

X kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **KOMISJI INFRASTRUKTURY**
(NR 61)

■ **KOMISJI SAMORZĄDU TERYTORIALNEGO
I POLITYKI REGIONALNEJ**
(NR 41)

z dnia 8 listopada 2024 r.

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury (nr 61)

Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej (nr 41)

8 listopada 2024 r.

Komisja Infrastruktury oraz Komisja Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej, obradujące pod przewodnictwem posła **Mirosława Suchonia (Polska2050-TD)**, przewodniczącego Komisji Infrastruktury, zrealizowały następujący porządek dzienny:

– **pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 751).**

W posiedzeniu udział wzięli: **Krzysztof Bolesta** sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska wraz ze współpracownikami, **Monika Bukacka** starszy inspektor kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli wraz ze współpracownikami, **Barbara Toczko** zastępca dyrektora Departamentu Monitoringu Środowiska Głównego Inspektoratu Ochrony Środowiska, **Maksym Bratko** prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Rzeszów, **Marcin Żabicki** dyrektor ds. rozwoju Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej, **Bartosz Piłat** przedstawiciel Zarządu Dróg Miejskich w Warszawie, **Andrzej Guła** prezes zarządu Stowarzyszenia Alarm Smogowy wraz ze współpracownikami, **Łukasz Franek** dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, **Adrian Pokrywczyński** ekspert Związku Powiatów Polskich, **Marek Wójcik** pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich wraz ze współpracownikami oraz **Aleksander Szałański** przedstawiciel Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Mateusz Daszewski**, **Sławomir Jakubczak**, **Agnieszka Jasińska**, **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatów Komisji w Biurze Komisji Sejmowych oraz **Konrad Nietrzebka** i **Mariusz Przerwa** – legislatorzy z Biura Legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dzień dobry.

Otwieram wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Niezwykle serdecznie witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości, w szczególności pana ministra Krzysztofa Bolestę, sekretarza stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, wraz ze współpracownikami. Witam panią Olgę Tworek, zastępcę dyrektora Departamentu Transportu Drogowego w Ministerstwie Infrastruktury, wraz ze współpracownikami. Witam pana płk. Piotra Górniaka, który reprezentuje Inspektorat Wsparcia Sił Zbrojnych. Witam pana Michała Klawinowskiego, specjalistę kontroli państwowej w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli. Witam pana Rafała Kręciszę, dyrektora Departamentu Elektromobilności w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, wraz ze współpracownikami. Witam pana Macieja Żabickiego, dyrektora w Izbie Gospodarczej Komunikacji Miejskiej. Witam pana Maksyma Bratko, prezesa MPK Rzeszów. Witam pana Bartosza Piłata, które reprezentuje Zarząd Dróg Miejskich w Warszawie. Witam pana Adriana Pokrywczyńskiego, eksperta ZPP. Witam pana Andrzeja Gułę, prezesa Stowarzyszenia Alarm Smogowy. Związek Miast Polskich wraz ze współpracownikami. Witam pana Jacka Mizaka, przedstawiciela Fundacji Promocji Pojazdów Elektrycznych, wraz ze współpracownikami. Witam

pana Łukasza Franka, dyrektora Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie, wraz ze współpracownikami.

Witam państwa bardzo serdecznie. Mam nadzieję, że nikogo z bardzo długiej listy gości nie pominąłem. Jeżeli tak, to bardzo przepraszam i bardzo serdecznie witam przedstawicieli wszystkich instytucji, organizacji, którzy biorą udział w dzisiejszym posiedzeniu.

Na podstawie listy obecności stwierdzam kworum.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie pierwsze czytanie rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. To jest druk nr 751. Projekt ustawy uzasadnia minister klimatu i środowiska.

Szanowni państwo, czy są uwagi do przedstawionego porządku obrad? Widzę, że ktoś się zgłasza.

Pan poseł Pejo, bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Panie przewodniczący, panowie przewodniczący, szanowni państwo, zgłaszam wniosek o przeprowadzenie wysłuchania publicznego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, to nie na tym etapie, ale rozumiem, że pan sygnalizuje, że będzie pan składał wniosek w odpowiednim miejscu.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Wydaje mi się, że właśnie na tym.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Nie, nie, nie. Ten wniosek można złożyć w trakcie pierwszego czytania. *De facto* jeszcze nie rozpoczęliśmy pierwszego czytania. Może pan złożyć taki wniosek na przykład w trakcie zabierania głosu podczas dyskusji ogólnej dotyczącej projektu ustawy, tak że proszę się zgłosić.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Rozumiem, że teraz nie przyjmuje pan tego wniosku, tak?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Nie, nie. To nie jest ten moment. Teraz pytałem o porządek obrad i to jest inny punkt porządku posiedzenia naszych Komisji. Zachęcam pana posła do tego, aby w trakcie dyskusji ogólnej zgłosić się do głosu i wtedy poinformować Wysokie Komisje, że wnosi pan poseł wniosek o wysłuchanie publiczne.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do porządku dziennego? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje przyjęły porządek dzienny.

Przystępujemy do jego realizacji. Informuję, że w dniu 29 października 2024 r. marszałek Sejmu skierował rządowy projekt ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw (druk nr 751) do Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej do pierwszego czytania. Przypominam, że pierwsze czytanie obejmuje uzasadnienie projektu przez wnioskodawcę, debatę w sprawie zasad ogólnych projektu ustawy, następnie zadawanie pytań przez posłów i odpowiedzi przedstawiciela wnioskodawców.

Przystępujemy do pierwszego czytania projektu ustawy.

Bardzo proszę pana ministra Bolestę o uzasadnienie tego projektu. Bardzo proszę, panie ministrze, oddaję panu głos.

Sekretarz stanu w Ministerstwie Klimatu i Środowiska Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panowie przewodniczący, Wysokie Komisje, szanowni państwo. To jest projekt ustawy, który ma na celu przede wszystkim poprawę jakości powietrza w Polsce, a w związku z tym także poprawę naszego zdrowia. Warto tutaj przypomnieć jedną liczbę. Wciąż ponad 40 tys. Polek i Polaków rocznie umiera przedwcześnie w związku z jakością powietrza. Ten projekt jest elementem naszego wysiłku, walki o lepsze powietrze.

Projekt ma trzy główne elementy. Pierwszy to wprowadzenie obowiązku zakupu przez operatorów oraz organizatorów publicznego transportu zbiorowego tylko zeroemisyjnych autobusów w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. To jest obowiązek, który chcemy wprowadzić od 1 stycznia 2026 r. To jest jednocześnie kamień milowy uzgodniony w Krajowym Planie Odbudowy, czyli związany też z wypłatami z Komisji Europejskiej.

Drugim elementem projektu jest wprowadzenie obowiązku tworzenia stref niskoemisyjnych dla wybranych miast, najbardziej zanieczyszczonych dwutlenkiem azotu. W tym punkcie trzeba powiedzieć, że dwutlenek azotu to jest zanieczyszczenie powstające głównie w transporcie i że w związku z oficjalnymi badaniami jakości powietrza obowiązek ten objąłby na dziś cztery miasta: Warszawę, Kraków, Wrocław i Katowice.

Trzeci element projektu to zniesienie obowiązku realizacji zadań publicznych z wykorzystaniem pojazdów nisko- i zeroemisyjnych, żeby ulżyć jednostkom samorządu terytorialnego. To było wielokrotnie konsultowane i podnoszone przez samorządy.

W związku z tymi trzema elementami 28 sierpnia 2024 r. Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego pozytywnie zaopiniowała projekt. Chciałbym jeszcze powiedzieć, że obowiązek zakupu wyłącznie zeroemisyjnych autobusów obejmie 37 miast.

Sluchając pana przewodniczącego i tego, jaka jest lista gości, myślę, że warto wspomnieć, że projekt ustawy zawiera też wyłączenie ministra obrony narodowej oraz instytucji i podmiotów zapewniających realizację zadań w zakresie transportu osób w obsługującym go urzędzie, a także jednostek Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej z konieczności zapewnienia odpowiedniego udziału pojazdów elektrycznych przewidzianych regulacją.

Myślę, że to na tym etapie wystarczy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie ministrze, bardzo serdecznie dziękuję za szczegółowe, ale bardzo konkretne przedstawienie projektu ustawy. Myślę, że większość spraw, które być może jeszcze budzą wątpliwość, wyjaśni się na etapie dyskusji, bo właśnie elementem pierwszego czytania jest również dyskusja, debata w sprawie zasad ogólnych projektu ustawy, którą niniejszym otwieram.

Bardzo proszę o zgłaszanie się chętnych państwa posłów oraz przedstawicieli naszych partnerów społecznych do zabrania głosu.

Jako pierwszy zgłosił się pan marszałek Marek Sawicki. Bardzo proszę, panie marszałku. Bardzo proszę, panie marszałku, o zabranie głosu, a państwa posłów, którzy również chcą wziąć udział w dyskusji, bardzo proszę o to, aby podnieść rękę, abyśmy mogli zanotować chętne osoby. Panie marszałku, oddaję panu głos.

Poseł Marek Sawicki (PSL-TD):

Mam tylko jedno pytanie do pana ministra. Czy prawdą jest, że w tym projekcie ograniczacie bądź wyłączaacie z zeroemisyjności użycie metanu do transportu w tych miastach?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie marszałku.

Zgłosił się pan poseł Pejo. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Szanowni państwo, pan minister raczył przedstawić uzasadnienie, natomiast nie było ono szczegółowe, jak stwierdził pan przewodniczący. Szanowni państwo, konkrety są takie, że planujecie państwo wykluczyć miliony mieszkańców i kierowców, przymusić polskie samorządy do tego, aby wprowadzały strefy nie, jak je państwo nazywacie, czystego transportu, tylko strefy wykluczenia kierowców, takie, jakie zostały wprowadzone do tej pory w dwóch miastach, na szczęście tylko w dwóch: w mieście stołecznym Warszawie i w Krakowie. To strefy, które dotyczą nie tylko mieszkańców danych miast, ale również kierowców, którzy dojeżdżają do miasta stołecznego Warszawy z okolicznych miejscowości. Wykluczacie więc państwo również tych najmniej zamożnych, tych, których nie stać na zakup modnych ostatnio zeroemisyjnych pojazdów.

W tej ustawie chcecie państwo również zmusić samorządy do zakupu zeroemisyjnych autobusów. To jest skandaliczna propozycja, której Konfederacja nie poprze. Mam nadzieję, że poza politycznymi podziałami nie poprą jej tutaj państwo, którzy

rozsądnie myślą o kieszeniach Polek i Polaków, o kieszeniach kierowców, których po prostu nie stać na nowoczesne samochody elektryczne, czy samorządów, których nie stać na zakup zeroemisyjnego taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców.

Z tego też powodu, jak zasygnalizowałem na początku, będę chciał złożyć wniosek o wysłuchanie publiczne. Jest wiele stowarzyszeń, wiele grup społecznych, które protestują, protestowały i będą do skutku protestowały przeciwko takim zamordystycznym decyzjom, które planujecie państwo wprowadzić. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Romowicz. Proszę bardzo.

Poseł Bartosz Romowicz (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Zabieram głos trochę też samorządowo, ale w innym znaczeniu. Mam pytanie do pana ministra o art. 35, gdzie mówimy o gminach powyżej 50 tys. mieszkańców. Tu mamy udział 30% pojazdów elektrycznych. Skąd akurat 50 tys., a nie na przykład 100 tys.? Czy analizowaliście państwo tę sytuację pod takim kątem? Dlaczego 30%, a nie na przykład 50% albo 20%? Jak to podzielić, gdy jest gmina, która ma dwa auta, a jest 30%? Jedno musi być elektryczne? Jak to jest z zasięgami aut elektrycznych? Wszyscy wiemy, że te tańsze mają krótsze zasięgi, te droższe mają dłuższe zasięgi. Nie wiem, czy chcemy, żeby samorządy użytkowały teslę, która ma zasięg 500 km, a niestety samorządy, które mają chociażby do Warszawy pięć czy sześć godzin jazdy, nie kupią elektrykę, bo nie dojadą tam i z powrotem do Warszawy, jak wójt czy burmistrz będzie chciał przyjechać.

Do czego zmierzam? Zmierzam do tego: jeżeli to są samorządy, gdzie mamy dwa, trzy auta, czy nie warto byłoby wprowadzić konkretny przepis mówiący, że tego się nie stosuje? Są samorządy, które mają 10 aut, 15 aut, i wtedy 3 czy 4 auta elektryczne mogą być, ale jeżeli są 2 auta w urzędzie, a według tego przepisu są takie urzędy, które mają 2 auta w urzędzie, bo korzystają z innych środków lokomocji, to przepis ten będzie ich trochę blokował i na siłę zmuszał do kupowania połowy taboru elektrycznego. Czy mogliśmy jeszcze to przeanalizować? Czy to 30% i 50% tys. mieszkańców jest zależne od nas, czy w ten sposób wykonujemy prawo europejskie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Tomaszewski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Chciałbym przypomnieć, że czeka nas rewolucja technologiczna. Zmiana, która została przyjęta, mówiąca, iż po 2035 r. w samochodach spalinowych będzie można używać paliwa syntetycznego, nie może być dla nas obojętna. Wprost przeciwnie, powinniśmy zrobić wszystko, żeby stworzyć możliwości – a to moim zdaniem będzie dla Polski bardzo korzystne – żeby produkować takie paliwo, gaz syntetyczny czy, ogólnie mówiąc, paliwo syntetyczne. Dlatego uważam, że ta ustawa powinna być uzupełniona w tym zakresie, żeby takie możliwości stworzyć. Stosowną poprawkę zgłoszę już w dalszej części. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Kolejny zgłosił się pan poseł Łącki. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Artur Jarosław Łącki (KO):

Panie ministrze, na razie mam ogólne pytanie. Ustawa odnosi się głównie do tworzenia stref czystego transportu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców. Rozumiem, że strefy czystego transportu tworzymy dlatego, że w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców środowisko, powietrze jest zanieczyszczone, że wreszcie chcemy się za to wziąć i zaczynamy od stref czystego transportu.

Jest jednak taka instytucja jak Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami. To jest zresztą instytucja państwowa, która bada to powietrze. Według tej instytucji

w Polsce to akurat nie transport jest głównym zagrożeniem, jeśli chodzi o czystość powietrza, tylko – chyba wszyscy się z tym zgadzamy – kopciuchy i budownictwo. To właśnie te instalacje zanieczyszczają powietrze.

Mało tego, wprowadzacie państwo strefy czystego transportu w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, a w dziesiątce najbardziej zanieczyszczonych miast w Polsce największy jest Wodzisław Śląski, który nie dobiega do 50 tys. mieszkańców. Najbardziej zanieczyszczona jest Nowa Ruda, która ma 20 tys. mieszkańców. Drugi jest Nowy Targ, 33 tys. mieszkańców, Sucha Beskidzka, 10 tys. mieszkańców. W tej dziesiątce największym miastem jest Wodzisław, który nie dobiega do 50 tys. mieszkańców.

Moim zdaniem trzeba być konsekwentnym. Jeśli mówimy o ratowaniu środowiska i o tym, żeby powietrze było czystsze, to zaczniemy wreszcie, a są na to pieniądze unijne, robić porządny program wymiany kopciuchów. Może zamiast zmuszać samorządy do tworzenia stref czystego transportu – czemu nie jestem przeciwny, żeby było jasne, chociaż zmuszanie samorządów do czegokolwiek trochę pachnie Peerelem – zaczniemy może zmuszać samorządy do tego, żeby zaczęły wymieniać piece we własnych mieszkaniach komunalnych, a nie przerzucały to na barki najemców tych mieszkań. Może od tego zaczniemy.

Druga niekonsekwencja, która bardzo mi się nie podoba i która, wydaje mi się, powinna być usunięta, jeśli już robimy tę ustawę, jest taka: dlaczego mówimy o transporcie i zmuszamy do kupna samochodów niskoemisyjnych czy zeroemisyjnych dla urzędów? Zresztą to trzeba byłoby posprawdzać, bo czasami jest napisane „zeroemisyjne”, czasami jest napisane „niskoemisyjne”, a czasami nie pisze się o tym w ogóle i nie wiadomo, o co chodzi. Trzeba było raz napisać, że chodzi o niskoemisyjne albo zeroemisyjne, żeby było wiadomo. Dobrze posługiwać się takimi zwrotami, bo w ustawie czasami jest napisane „pojazd elektryczny”, a pojazd wodorowy jest niskoemisyjny, ale nie wiadomo, czy jest elektryczny, czy go zaliczyć do elektryka, czy nie. To są pewne niekonsekwencje.

Ważniejsze jest jednak to, że nie każemy, nie zmuszamy czy nie dajemy samorządom możliwości wymienienia taboru komunalnego na nisko- lub zeroemisyjny. Myślę, że powinniśmy zacząć akurat od tego, że zamiast kupować samochód osobowy do gminy nisko- czy zeroemisyjny, gmina powinna mieć środki na to, żeby zakupić śmieciarkę, wóz asenizacyjny i techniczne samochody zero- i niskoemisyjne. Tego w tej ustawie nie ma. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, pani pośle.

Jako kolejna zgłosiła się pani posłanka Matysiak. Bardzo proszę.

Posel Paulina Matysiak (Razem):

Dziękuję.

Chciałabym dopytać o jedną kwestię. To, że emisje z transportu są duże także na poziomie europejskim i że one wzrastają, jest jasne. Pytanie natomiast brzmi następująco. Zakładacie państwo, że jedyną możliwością osiągnięcia zmniejszenia emisji jest pójście tylko w elektromobilność. Warto podkreślić, że wysokie emisje w transporcie to także ruch indywidualny, także w miastach, któremu można przeciwdziałać, rozbudowując transport publiczny, niekoniecznie transport niskoemisyjny.

Możemy teraz podyskutować o tym, na ile na przykład autobus spalinowy jest w stanie zdjąć emisji, jeżeli przekonamy użytkowników aut do tego, żeby przesiedli się do dobrze zorganizowanego transportu publicznego. To niekoniecznie musi być tylko autobus elektryczny, autobus wodorowy, autobus, który jeździ na gaz. To może być autobus spalinowy, którego oferta przekona mieszkańców do tego, żeby wsiedli do autobusu, żeby w dużych miastach, o których mówimy, wsiedli do tramwaju, bo to jest także niskoemisyjny i zielony transport. Może nad tym się zastanówmy, zamiast wymagać od samorządów zakupu tylko floty autobusów niskoemisyjnych, bo w ogóle tego wątku nie poruszyliśmy.

Popatrzmy na to z perspektywy użytkownika, z perspektywy osoby, która ma korzystać z tego systemu. Z perspektywy mieszkańca, podróżnego mniejsze znaczenie ma to, jakim autobusem jedzie. Liczy się oczywiście komfort, wygoda, liczy się cena biletu, jeżeli mówimy o transporcie miejskim, liczy się czas przejazdu, ale także takt, w jakim ten autobus kursuje, to, jaka jest oferta i czy odpowiada na potrzeby. Zastanówmy się raczej nad tym,

dlaczego osoby, które po mieście nie muszą poruszać się własnym samochodem, do tego samochodu wsiadają. Takim przykładem jest Łódź, w której ciągle remonty sieci tramwajowej i zła organizacja transportu autobusowego powodują, że można szybciej przedostać się z jednego końca miasta na drugi, po prostu wsiadając do własnego samochodu. Nie tak to powinno iść. Rozbudowujemy system zachęt, a nie system kar, i nie narzucamy samorządom rozwiązań, z którymi być może w przyszłości sobie nie poradzą.

Podam przykład z mojego rodzinnego Kutna. Dwa lata temu prezes zarządu MZK apelował w kontekście dużych podwyżek cen energii, mówiąc, że miasto być może będzie musiało odstawić autobusy, które zakupiło – mimo że nie musiało, bo nie jest zobowiązane ustawą do zakupu takiej floty, ale kupiło flotę autobusów elektrycznych – bo ceny za prąd były tak wysokie, że zakład komunikacyjny mógłby sobie z nimi nie poradzić. To też uwzględnijmy w rozwiązaniach, które chcemy wprowadzać, bo za chwilę okaże się, że uszczęśliwiamy samorządy na siłę, a z problemem za kilka lat samorządy zostaną same. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Jako kolejny zgłosił się pan przewodniczący Adamczyk. Bardzo proszę, panie pośle, o zabranie głosu.

Poseł Andrzej Adamczyk (PiS):

Dziękuję bardzo.

Państwo ministrowie, panie przewodniczący, szanowni państwo, bardzo proszę o odpowiedź na pytanie. Jeżeli pan minister nie jest przygotowany na to, żeby tej odpowiedzi udzielić werbalnie, proszę o odpowiedź pisemną. Jakie będą dla samorządów koszty wprowadzenia przepisów, które mówią o konieczności zakupu samochodów z napędem elektrycznym, tych mniejszych samochodów i autobusów? Pytam o realne koszty, bo wszędzie w ocenie skutków regulacji są zera po stronie instytucji publicznych i samorządowych. W wydatkach są wyłącznie zera. Pan minister przychodzi z projektem ustawy, który gwarantuje 100% pokrycia kosztów zakupu i eksploatacji tych samochodów, czy może ustawa narzuca obowiązek, a za tym nie idzie zabezpieczenie finansowe tych zakupów? Bardzo proszę o odpowiedź dzisiaj lub ewentualnie na piśmie: jakie to będą realne koszty dla samorządów, które będą musiały zakupić samochody z napędem elektrycznym? To jest jedna kwestia.

Druga kwestia jest w związku z wprowadzeniem obligatoryjnych zobowiązań samorządów, których liczba mieszkańców przekracza 100 tys. Proszę o podanie informacji, które roczniki produkcji samochodów zostaną wyłączone z możliwości wjazdu do centrów miast czy do strefy ograniczonej przepisami. Rozumiem, że już w 2026 r. w wielu miastach takie strefy będą musiały powstać, żeby sprostać zapisom ustawy, bo jeżeli w przyszłym roku burmistrz, prezydent miasta, wójt będzie miał informację, że... Przepraszam bardzo: prezydent miasta, bo to jest powyżej 100 tys. mieszkańców. Jeżeli prezydent miasta będzie miał informację o tym, że zanieczyszczenie przekracza poziomy minimalne, trzeba będzie wprowadzić strefę czystego powietrza i stanie się to w 2026 r. Proszę więc o odpowiedź. Jakie samochody z jakimi silnikami, jakie progowe daty produkcji będą powodowały, że samochody będą wyłączone? Proszę też o odpowiedź na piśmie mimo odpowiedzi bezpośredniej.

Jest i kwestia, którą poruszył jeden z moich przedmówców, przepraszam, pani poseł, czyli koszty eksploatacji taboru, szczególnie autobusowego, w związku z przewidywanym skokowym wzrostem cen energii. Trzeba pamiętać, że czeka nas opłata ETS w cenach energii elektrycznej. Mamy świadomość tego, że po 2025 r., w 2026 r., w 2027 r. wzrost cen energii będzie skokowy i będzie bardzo duży. To kwestia kosztów utrzymania tego taboru. W tym momencie to tyle.

Powtarzam, proszę o odpowiedź w formie pisemnej, szczególnie co do wskazania, jakie pojazdy, jakie roczniki tych pojazdów i pojazdy z jakimi silnikami będą praktycznie wyłączone już od 2026 r. w związku z wprowadzeniem stref czystego powietrza. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Jako kolejny zgłosił się pan przewodniczący Skonieczka. Bardzo proszę, panie pośle, o zabranie głosu.

Posel Marcin Skonieczka (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Mam trzy pytania. Z tego, co wiem, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego wydała pozytywną opinię do projektu ustawy. Pytanie, czy były jakieś zastrzeżenia, jakieś rekomendacje tej komisji?

Drugie pytanie jest następujące. Rozumiem, że jeśli chodzi o wymianę taboru w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, będą środki z KPO. Pytanie, czy takie środki na samochody, o których mówiliśmy, które mają stanowić flotę, będą w miastach powyżej 50 tys. mieszkańców, gdzie jest limit co najmniej 30% samochodów elektrycznych.

Trzecie pytanie jest o to, co było intencją wprowadzenia tego limitu. Czy w ministerstwie rozważali państwo taką sytuację, że tego typu urzędy mogą prowadzić również dowozy dzieci do szkół? Wtedy również byłyby one objęte tym limitem. Wtedy autobusy, które jeżdżą po terenie gminy, w 30% musiały być elektryczne. To pytanie o to, co było intencją i jakiego typu floty ma to dotyczyć. Czy przepis ten będzie dotyczył też jednostek organizacyjnych? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł, pan marszałek Marek Sowa. Bardzo proszę, panie marszałku.

Posel Marek Sowa (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, słyszę tutaj krytykę wprowadzanego rozwiązania, wyrażoną choćby przez pana posła Adamczyka, który przez osiem lat pełnił funkcję ministra infrastruktury. Od razu chcę powiedzieć, że jestem zwolennikiem tego rozwiązania, ale chcę też zapytać, czy prawdą jest, że rząd Mateusza Morawieckiego, w którym to rządzie był pan poseł Adamczyk, w grudniu 2022 r. w Krajowym Planie Odbudowy zobowiązał się do wprowadzenia – jako kamienia milowego – podatku od własności pojazdów spalinowych z emisją dwutlenku węgla i azotu i właśnie ten podatek miał ograniczyć negatywne efekty transportu? Czy ten rząd wprowadził czy zobowiązał się do wprowadzenia stref niskoemisyjnych transportów w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców i określił termin wprowadzenia tej zmiany jako reformę w KPO w II kwartale 2024 r.?

Mógłbym przytaczać tych elementów i zobowiązań zdecydowanie więcej, bo wszystkie one są zapisane w dokumencie. Mówię o tym tutaj, żeby pokazać hipokryzję polityków PiS w tym zakresie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie marszałku.

Ad vocem? A nie był pan ministrem, panie przewodniczący, w rządzie Mateusza...

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Byłem, ale sugeruję panu posłowi Sowie szklankę zimnej wody. Otóż, panie pośle, z percepcją nie tak. W moim wystąpieniu nie było słowa krytyki, była prośba o informację. To na marginesie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Krytyczna prośba o informację. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł, pan przewodniczący Lamczyk. Bardzo proszę, panie pośle, o zabranie głosu.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Panie ministrze, szanowni państwo, moc zainstalowanej fotowoltaiki w Unii Europejskiej do 2040 r. ma wynosić 430 gigawaty. UE idzie w kierunku magazynów mobilnych, tzn. jeżdżących. Są analizy mówiące, że byłyby oszczędności ok. 400 euro nawet do 600 euro dla każdej polskiej rodziny, która skorzystałaby z samochodów elektrycznych. To jest jedna sprawa.

Druga sprawa to duże oszczędności w budowie sieci niskoprądowych, jeżeli te samochody byłyby mobilne w gminie, dalej w rodzinie. To jest druga sprawa.

Trzecia sprawa to rozbieżność w informacji odnośnie do odpisów na samochody elektryczne z drugiej ręki. Co z tym? Coś innego mówi pani minister Nałęcz, coś innego mówi pani minister Hennig-Kloska, a coś innego jest na stronie premiera. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Czy jeszcze ktoś z państwa posłów chce zabrać głos?

Widzę zgłoszenie pana posła Pejo. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Szanowni państwo, dziwi mnie postawa większości posłów, poza panią poseł Matysiak, która opowiedziała się za dobrem mieszkańców i przeciętnego, przysłowiowego Kowalskiego. Większość z państwa wypowiadała się i miała obiekcje co do tego, jakie będą koszty wprowadzenia obowiązku tego jednego, dwóch, trzech czy czterech zeroemisyjnych samochodów w małej gminie. Nie myślicie państwo natomiast o kieszeniach większości Polaków, których te przepisy dotkną, tych Polaków, których chcecie państwo po prostu wykluczyć z tych największych polskich miast, tych, których nie stać na zakup samochodów za 100 tys. zł i powyżej 100 tys. zł, tych, którzy jeżdżą teraz samochodami wartości 10, 15, 20 tys. zł i którzy często po trzy, cztery osoby przyjeżdżają do największych miast za przysłowiowym chlebem.

Chcecie państwo wykluczyć te osoby z życia publicznego, wykluczyć z obecnych miejsc pracy, nie dopuszczając ich do dojazdu do największych miast. Tylko pani poseł Matysiak wspomniała o tym, że może warto byłoby powiedzieć o promocji komunikacji miejskiej, niekoniecznie zeroemisyjnej, a państwo tak naprawdę martwicie się o swoich, o to, czy administrację publiczną będzie czy nie będzie stać. Pewnie będzie ją stać, bo administracja publiczna zapewne załatwi sobie dotacje z Unii Europejskiej i samorządy zostaną wyposażone w samochody zeroemisyjne, dostosują się do tego. Niestety Polaków nie będzie jednak stać na to dostosowanie.

Dlatego za chwilę oficjalnie wniosę o to, aby wysłuchać strony publicznej, aby państwo posłowie i strona rządowa wysłuchali Polaków, których to najbardziej i w największej skali dotknie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Zgłasza się pani posłanka Matysiak. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Dorzuć jeszcze tylko jedną rzecz jako uzupełnienie swojej wypowiedzi dotyczącej autobusów spalinowych. Jeżeli chodzi o kwestie związane z dbałością o środowisko, już teraz możemy korzystać z autobusów spalinowych, które spełniają normę EURO 6, które nie zanieczyszczają powietrza w miastach, które te normy spełniają. Możemy więc wykorzystać też taki transport. Jak mówię, kluczowe jest to, żeby transport publiczny w tych miastach był dobrze zorganizowany. To, co powinniśmy robić, a czego w tym uzasadnieniu nie widzę, to to, w jaki sposób zachęcić mieszkańców miast poruszających się własnymi autami do przesiadki do tramwaju, do przesiadki do autobusu. Myślę, że to jest podstawowa rzecz, bo dzięki temu możemy obniżyć emisję: zachętami, a nie przymusem. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, przypominam, że dyskutujemy na temat ustawy o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw, nie o ustawie dotyczącej transportu publicznego *sensu stricto*, więc bardzo prosiłbym, żebyśmy mieli na uwadze materię, nad którą debatujemy, i nie wymagali od wnioskodawców rzeczy, które w tej materii się nie mieszczą, bo nie taka jest idea tej ustawy.

Zgłasza się pan poseł Krystian. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, Wysokie Komisje, nie da się tego tematu odseparować od kwestii komunikacji publicznej, ponieważ jeżeli zdecydujemy, że strefy czystego transportu

w miastach zostaną wprowadzone, to rzeczywiście jest tak, że nie każdego Polaka stać na to. Nie na tym powinno to wszystko polegać, żeby do centrum miasta każdy musiał wjechać samochodem. Komunikacja publiczna ma tu kluczowe znaczenie, bo jeżeli wprowadzamy strefy czystego transportu w miastach, to jednocześnie te miasta i samorządy – oczywiście we współpracy z samorządami wojewódzkimi, z rządem – powinny mieć obowiązek organizacji transportu publicznego na odpowiednim poziomie, żeby pasażer, Polak z mniejszych miejscowości, który dojeżdża do szkoły, na studia, do pracy, miał możliwość dojazdu do centrum miasta komunikacją publiczną, ale również dotarcia do tego miasta. Jeżeli tego nie będzie, a jednocześnie powstaną te strefy, to wykluczemy komunikacyjnie jakąś część Polaków. Dlatego nie da się, panie przewodniczący, rozmawiać w tym temacie w odseparowaniu od tematu komunikacji publicznej. To powinno wybrzmieć. Taki obowiązek i takie rozwiązanie w tej ustawie powinno być zawarte. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Tylko zauważę, że był pan członkiem większości, która miała osiem lat na to, żeby wprowadzić te rozwiązania. Dzisiaj mierzymy się z kamieniami milowymi, co słusznie zauważył pan marszałek Sowa, które przyjęli państwo jako zobowiązania na przykład w 2022 r., kiedy był konstruowany KPO. Doceniając więc pański wkład w dyskusję, zachęcam jednak do tego, żeby popatrzeć retrospektywnie i przyznać się do błędów, które państwo popełnili, a które skutkują tym, że niestety mamy taką sytuację, jaką mamy.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Proszę o króciutkie sprostowanie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Chce pan sprostować? Bardzo proszę.

Posel Mariusz Krystian (PiS):

Panie przewodniczący, chciałbym sprostować. Posłem jestem pierwszą kadencję, natomiast mogę nieskromnie powiedzieć, że nawet będąc wójtem jednej gminy, doprowadziłem do tego, że właśnie komunikacja publiczna w województwie małopolskim, zlikwidowana za czasów tutaj obecnego pana posła Marka Sowy w 2012 r., na linii kolejowej 94 została przywrócona.

Dzisiaj samorząd województwa małopolskiego z Prawa i Sprawiedliwości znakomicie rozwija komunikację kolejową. Mamy milionowe przyrosty pasażerów, 40-procentowy przyrost pasażerów komunikacji kolejowej w zeszłym roku. Proszę więc mi nie zarzucać, bo uważam, że jako wójt małej gminy wiejskiej w tym temacie zrobiłem dużo więcej niż niejeden poseł dzisiejszej koalicji rządzącej. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, pragnę zwrócić panu uwagę, że być może w pańskim województwie działania były takie, jak pan mówi na przykład. Wie pan jednak, jak pański rząd na przykład w Bielsku-Białej organizował komunikację publiczną w postaci połączeń dalekobieżnych ze stacji Bielsko-Biała Główna? Otóż odchodziły cztery pary pociągów. Dwie pary odchodziły rano. Jeden z pociągów o godz. 7.55, drugi o godz. 8.25, a druga para odchodziła co godzinę po południu: jeden pociąg o godz. 15.55, drugi o godz. 16.20. I co się okazało? Po roku zlikwidowano dwa z tych połączeń, ponieważ nie było na nie chętnych. Tak organizował połączenia poprzedni rząd. Jeżeli więc mówimy o skuteczności, jeżeli chodzi o komunikację publiczną, to, z całym szacunkiem, ja tej skuteczności nie widzę, wręcz potwierdzam, że jej nie było.

Zgłosił się pan marszałek Sowa. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Marek Sowa (KO):

To tylko jedna uwaga. Każdy może sobie to sprawdzić: pociągi na linii Kraków – Oświęcim przez Spytkowice zostały przywrócone w 2015 r., jak byłem marszałkiem, natomiast później zostały zawieszone. Przywrócone zostały dopiero od 2021 r., więc, panie pośle, pan jako wójt walczył z rządem PiS i z zarządem województwa rządzonym przez PiS, z samorządem Platformy Obywatelskiej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję. Bardzo dziękuję, panie marszałku.

Jako kolejna zgłosiła się pani posłanka Magdalena Kołodziejczak. Bardzo proszę.

Posel Magdalena Małgorzata Kołodziejczak (KO):

Panie przewodniczący, szanowni państwo, myślę, że mieszymy tutaj dwa tematy, które wcale nie są z sobą sprzeczne. Z jednej strony jest elektromobilność i, po pierwsze, kamienie milowe, które podpisaliśmy, zobowiązują nas do podjęcia konkretnych działań, a przede wszystkim do dbania o to, żeby zdrowie naszych mieszkańców było coraz mniej zagrożone. Przecież jeżeli weźmiemy statystyki, jeśli chodzi o zachorowania spowodowane skażeniem środowiska, to widzimy, jakie są tego konsekwencje. Z drugiej strony to wcale nie zwalnia nas z pracy nad poprawieniem transportu publicznego.

Jeżeli jednak odwrócimy kolejność... Zmienimy transport publiczny. Szanowni państwo, ktoś, kto nie pracował w samorządzie, chyba nie ma świadomości, jakie za tym idą kolosalne pieniądze. W związku z powyższym uważam, że dzisiaj powinniśmy skupić się na elektromobilności, natomiast transport publiczny to temat, który również powinien zająć posiedzenie Komisji, zarówno jednej, jak i drugiej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani przewodniczącej.

Zgłosił się pan poseł Łącki. Bardzo proszę.

Posel Artur Jarosław Łącki (KO):

Szanowny panie przewodniczący, szanowne koleżanki i koledzy, żeby pogodzić pana marszałka z panem posłem, powiem, że linii nr 401: Kamień Pomorski – Trzebiatów, w ogóle nie można odtworzyć, bo Ruscy ukradli ją w 1946 r. My mamy takie problemy.

Chciałbym powiedzieć coś na temat kamieni milowych, która ta ustawa załatwi. Są dwa kamienie milowe i jednym z nich mieliśmy wprowadzić strefy czystego transportu. Pytam się panów z Prawa i Sprawiedliwości, co za idiota był w Unii Europejskiej i negocjował te kamienie milowe...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, trzymajmy...

Posel Artur Jarosław Łącki (KO):

...że zgodził się na to, że w Polsce, w kraju, w którym zanieczyszczenie przez samochody nawet nie jest na trzecim miejscu, zgodził się na to, że to jest jeden z kamieni milowych, a nie zmienił tego na to, że miały to być kopciuchy, które są na pierwszym miejscu? Co za geniusz był w UE i negocjował ustawę o kamieniach milowych? Może uderzylibyście się w pierś i powiedzieli: „Tak, to nasza wina, to przez nas musimy teraz siedzieć, przez nas samorządy będą musiały kupować samochody niskoemisyjne”. Przez was ludzie nie będą mogli wjeżdżać do centrów miast powyżej 100 tys. mieszkańców, bo wasz przedstawiciel, najmądrzejszy człowiek w PiS, pojechał do Brukseli i wynegocjował takie kamienie milowe. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Brawo.

Jako kolejna zgłosiła się pani posłanka Oliwiecka. Bardzo proszę.

Posel Barbara Oliwiecka (Polska2050-TD):

Dziękuję ślicznie, panie przewodniczący. Dziękuję też za ten ostry i emocjonujący, ale bardzo ważny głos mojego poprzednika.

Szanowni państwo, ustawa o elektromobilności obowiązuje od kiedy? Od 2018 r. To są kamienie milowe, które mamy wyznaczone dzięki poprzedniemu rządowi, które musimy realizować, bo za to grożą nam kary finansowe, i to bardzo poważne. Szanowni państwo, jak czytam tę ustawę, widzę ogromny ukłon, postęp i zrozumienie dla samorządowców w trzech bardzo ważnych punktach.

Szanowni państwo, w ustawie, którą mamy do tej pory, w gminach, dla których liczba mieszkańców jest większa niż 50 tys. mieszkańców, obowiązywał limit 30% floty zeroemisyjnej. Ta ustawa w jakimś zakresie to znosi. Mówi wprost o tym,

że w gminach, w których liczba mieszkańców jest większa niż 50 tys. mieszkańców, w publicznym transporcie zbiorowym transport zeroemisyjny musi być wykorzystany przynajmniej częściowo. Jak rozumiem, według tej ustawy to może być jeden autobus, bo nie ma podanego limitu. Naprawiamy więc wasze – mówię tutaj do posłów Prawa i Sprawiedliwości – poprzednie błędne ustalenia.

Kolejna rzecz to transport publiczny. Zgadzam się, zawsze będę głosować za rozwojem transportu publicznego, ale nie jest tak, że to jest za pstryknięciem paluszków, bo kiedy zaczniemy wprowadzać jakieś wymagania dotyczące transportu publicznego, odezwie się Konfederacja, że łamiemy wolność człowieka do posiadania własnego samochodu, bo przecież każdy chce mieć jeden, dwa albo trzy auta. Musimy rozwijać transport publiczny. To jest przedmiotem zupełnie innej dyskusji. Dzisiaj umawiamy tę ustawę.

Szanowni państwo, przeczytajcie sobie pkt 2 i 3 dodane do art. 36. Jest jasno napisane – łagodźmy tutaj restrykcyjne zapisy wprowadzone przez poprzedni rząd – że gmina, w której liczba mieszkańców wynosi więcej niż 100 tys., ma obowiązek zakupu autobusów zeroemisyjnych. Kiedy jest z tego zwolniona? Kiedy wyjeżdża poza granice miasta. Na metr? Na kilometr? Nie wiem. Pierwszy przystanek? Jest z tego zwolniona. Dalej, są z tego zwolnione, jeżeli obsługuje na przykład inne okoliczne miejscowości, co się zgadza, mniejsze gminy poniżej 100 tys. mieszkańców. Z tego obowiązku zwolnione są również gminy czy miasta, które mają mniej niż 100 tys. mieszkańców.

Szanowni państwo, możemy sobie tutaj tupać nogami i krzyczeć, że tego nie chcemy, natomiast ta ustawa naprawdę łagodzi bardzo restrykcyjne zapisy, a jednocześnie pozwala nam realizować kamienie milowe KPO.

Kolejna rzecz odnośnie do stref czystego transportu to art. 39. Tutaj również mamy zapis. Proszę zapoznać się z pkt 3b dodanym do art. 39. Pkt 3a mówi o tym, kiedy ma być ustanowiona, czyli kiedy jest średnioroczne przekroczenie dopuszczalnego poziomu dwutlenku azotu w mieście, ale w kolejnym punkcie mówi wprost, że kiedy badania wykażą, że średnioroczny poziom dopuszczalnego dwutlenku azotu w mieście nie jest przekroczony, może być zniesiona. W pkt 3b nie ma określenia, kiedy ma być zniesiona. Prawo mówi wprost, że jeżeli Prawo ochrony środowiska w kolejnych trzech latach nie wykaże przekroczenia średnioroczного poziomu dopuszczalnego dwutlenku azotu w mieście, może być zniesiona.

Szanowni państwo, ta ustawa jest dobra, jest konieczna. Jest też pewnym kompromisem i ukłonem w stronę samorządowców, a jednocześnie pozwala nam realizować bardzo ważne dla nas punkty, czyli kamienie milowe KPO. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani posłance za głos.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Kmita. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, szanowni państwo, uwaga porządkowa do pana posła Sowy. Przypominam, że w Komisji Europejskiej rządzą przedstawiciele z Europejskiej Partii Ludowej.

Poseł Marek Sowa (KO):

Wojciechowski nie był w Europejskiej Partii Ludowej.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

Spokojnie, spokojnie, spokojnie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam, panie pośle, panie marszałku. Oczywiście udzielę panu głosu w celu sprostowania błędnych informacji.

Bardzo proszę, pan poseł Kmita. Bardzo proszę, panie pośle, o kontynuowanie.

Poseł Łukasz Kmita (PiS):

No właśnie. Szanowni państwo, chcę pokazać przykład Krakowa. O jakiej skali mówimy, jeśli chodzi o pojazdy? Kraków – spółka miejska MPK Kraków, bo Mobilis wykonuje

około 30% – ma ok. 650 autobusów, z czego 121 autobusów to autobusy elektryczne, a 33 to autobusy hybrydowe.

Chciałbym zadać pytanie, czy ze strony ministerstwa są analizy tego, czy polscy producenci i w ogóle producenci pojazdów elektrycznych będą w stanie wyprodukować potrzebną liczbę autobusów elektrycznych, żeby spełnić kryteria ustawy o elektromobilności. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Sterczewski. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Franciszek Sterczewski (KO):

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo, na wstępie chciałbym zaznaczyć, że rozmowa o elektromobilności i transporcie publicznym jest w zasadzie jednym tematem, jedną rozmową. Nie można tych obszarów rozłączać.

Z jednej strony cieszę się, że dzisiaj procedujemy tę ustawę – strefy czystego powietrza są w miastach po prostu potrzebne – ale powinniśmy rozmawiać o szczegółach, o tym, żeby, jak wspomniało przede mną kilkoro posłów i posłanek, nie ograniczać ludziom dostępu do centrum.

Mam tu pytanie konkretne do pana ministra. Czy jest możliwość, żeby z tej ustawy wyłączyć obowiązek dla samorządów zakupów autobusów wyłącznie zeroemisyjnych? Myślę, że to jest duży błąd. Dlaczego? Ponieważ każdy autobus spalinowy, nawet diesel, jest lepszy niż 100 indywidualnych samochodów elektrycznych. Dlatego uważam, że ograniczenia dla transportu publicznego muszą być z tej ustawy wyłączone. Twórzmy strefy czystego powietrza, strefy, które mogłyby odkorkować centra miast, spowodować, że centra takie jak w Warszawie nie będą zagrażone samochodami. Tak damy przestrzeń pieszym, damy przestrzeń ludziom, którzy w tych miastach chcą żyć, restauracjom i gastronomii, które chcą mieć ogródki, itd. Dajmy ludziom żyć. Żeby ograniczenie miało jednak sens, musi być alternatywa, musi być przestrzeń dla samorządów, żeby tę alternatywę mogły tworzyć w postaci autobusów, które moim zdaniem nie powinny mieć ograniczenia wyłączności dla elektryków.

Pytanie do pana ministra jest więc takie: czy jesteśmy w stanie z tego nakazu zrezygnować? Jest jeszcze druga rzecz, o którą pytają samorządowcy. Co z autobusami napędzanymi na gaz z biomasy i jakie tu widzimy możliwości? Dziękuję uprzejmie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny zgłosił się pan poseł Zawija. Bardzo proszę panie pośle.

Poseł Bartosz Zawija (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

Odnosnie do strony samorządowej, szanowni państwo, wskazany w projekcie ustawy w art. 39 termin dziewięciu miesięcy na wprowadzenie stref czystego transportu, liczony od dnia otrzymania przez prezydenta miasta wyników oceny powietrza zawierających stwierdzone w takim przypadku przekroczenia, z punktu widzenia procedury wdrożenia tego typu obszaru chronionego wydaje się zbyt krótki. Dlaczego? Uwzględniając chociażby zapisy Prawa ochrony środowiska, mam tu w szeroko rozumianym aspekcie art. 89 tej ustawy. Jeżeli chodzi na przykład o przekroczenie dwutlenku azotu, cała procedura uwzględnienia wdrożenia strefy czystego transportu, uwzględniając organ, jakim jest prezydent miasta, wydaje się zbyt krótka. Z tego, co udało mi się ustalić, strona samorządowa postulowała, aby ten okres wydłużyć do minimum 15 miesięcy.

Jeżeli chodzi o sprawę mniejszych gmin, które mają poniżej 100 tys. mieszkańców, a które w ramach porozumień powierzyły organizacje transportu publicznego, będą zmuszone do zakupu przez te spółki gminne wyłącznie autobusów zeroemisyjnych. Gdyby z kolei same organizowały ten transport, zapis ten by ich nie dotyczył. Z uwagi na podmiejski charakter takich linii oraz na kwestie związane z wysokimi kosztami nabycia nowego taboru dotychczasowe porozumienia z miastami na prawach powiatu, myślę tutaj o metropoliach, przestaną funkcjonować, czyli wieloletnie porozumienia na rzecz

organizacji związków czy związków powiatowo-gminnych będą dyskwalifikować tego typu samorządy z możliwości zakupu, oczywiście z punktu widzenia ekonomicznego.

Jeżeli chodzi o aspekt tego, z czego to wynika, w województwie wielkopolskim funkcjonuje wielkopolski transport graniczny. To jest samorząd, który jako związek powiatowo-gminny skupia ok. 40 samorządowców. W tym momencie idea współdziałania, współgrania tak dużej liczby osób, które w takim związku powiatowo-gminnym obsługują ponad milion mieszkańców, stoi pod znakiem zapytania, wyklucza możliwość zakupu tego typu taboru.

Jeżeli chodzi o moje ukochane miasto Poznań, miasto Poznań w swoim porozumieniu ze wszystkimi gminami powiatu poznańskiego – na dzień dobry miasto i powiat to jest ponad milion mieszkańców – również działa w oparciu o porozumienia. Czyli co? Teraz te porozumienia na linii miasto na prawach powiatu – mniejsze gminy mają iść do kosza? Jest to dla mnie niezrozumiałe. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Zgłosił się także pan poseł, pan przewodniczący Lamczyk. Bardzo proszę, panie przewodniczący, o zabranie głosu.

Posel Stanisław Lamczyk (KO):

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Ponieważ są dane GUS, chciałbym jeszcze przypomnieć kolegom i koleżankom z PiS, że za ich rządów liczba linii autobusowych zmniejszyła się o 6236, tj. spadek o 40%, z 15 498 linii do 9620. Długość linii w kilometrach zmniejszyła się o 50%. To jest spadek z 788 tys. km do 394 tys. km. W regionalnych to wygląda jeszcze gorzej, bo to są spadki w liczbie linii o 61%, a w długości o 63%. Wykluczenie urosło z 11 mln osób do 14 mln osób.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Szanowni państwo, czy są jeszcze zgłoszenia państwa posłów? Wydaje mi się, że to wszystkie zgłoszenia. Nie widzę.

Na koniec tej rundy poselskiej, zanim głos przekażę przedstawicielom naszych partnerów społecznych, pozwolę sobie zapytać panam ministra o ważne kwestie. Projekt jest istotny i związany z realizacją kamieni milowych, które są zobowiązaniem naszego państwa. Niestety te kamienie milowe, jak rozumiem, zwłaszcza w kontekście wymiany floty samochodów, to jest dorobek poprzednich lat i trudno tutaj mieć pretensje, uwagi czy wnioski w sytuacji, która została zastana w zakresie wymiany w miastach powyżej 100 tys. mieszkańców, niemniej jednak rodzą się tu pytania.

Po pierwsze, co z flotą, która jest zakupiona? W ostatnich latach takie zakupy realizowało między innymi moje miasto. Są to również pojazdy hybrydowe, które zostały zakupione ze środków publicznych. Pytanie, co z tymi pojazdami.

Drugie pytanie jest o kwestię finansowania wymiany tej floty. Patrząc na uzasadnienie do tego projektu i na OSR, rozumiem, że środki przewidziane na finansowanie tej wymiany są ujęte zarówno po stronie budżetu państwa, jak i po stronie środków europejskich. Pytanie jest takie: czy będzie dedykowane finansowanie w stosunku do 37 miast, które zostaną zobowiązane do wymiany floty? W jakim zakresie umożliwi to wymianę floty?

Obawiam się niestety jednej rzeczy, takiej, że z uwagi na dzisiejszą sprawność pojazdów elektrycznych może dojść do sytuacji, w której część linii będzie likwidowana, zwłaszcza że wydajność pojazdów elektrycznych w stosunku do pojazdów spalinowych jest niższa. Jest też pytanie o to, czy ministerstwo to analizowało pod kątem tego, że dla zastąpienia jednego pojazdu spalinowego wymagany jest więcej niż jeden pojazd elektryczny ze względu na ich zasięg i możliwość korzystania z energii. To wszystko są oczywiście ważne cele, natomiast niosą one ze sobą szereg wyzwań, które trzeba zaadresować.

Moje pierwsze pytanie jest właśnie o kwestię finansowania. Czy ministerstwo, czy rząd przewiduje, że 37 miast będzie miało dostępną, dedykowaną linię finansowania, być może montaż finansowy z różnych źródeł, które umożliwią pokrycie kosztów tej wymiany? Można powiedzieć, że jeżeli ktoś ma na stanie kilka pojazdów, to wymiana

jest stosunkowo tania, o ile w ogóle można mówić tutaj o czymś, co jest tanie czy drogie. Ten koszt jest niewielki, natomiast jeżeli ktoś dysponuje kilkudziesięcioma pojazdami, kilkuset pojazdami i musi je wymienić, to koszt będzie monstrualny. Czy tutaj będą środki europejskie, które pokryją 100% kosztów wymiany? Jeżeli nie, to jaki to będzie procent? Wydaje się, że to jest najważniejsze pytanie, które może rzutować na to, jak samorządy będą w stanie zapewnić możliwość funkcjonowania komunikacji publicznej.

Teraz oddaję głos stronie społecznej. Jako pierwszy zgłosił się pan Maksym Bratko, prezes MPK Rzeszów. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego – Rzeszów Maksym Bratko:

Dzień dobry państwu, witam wszystkich.

Panowie przewodniczący, państwo posłowie, jako przedstawiciel operatora świadczącego usługi na rzecz jednego z miast dotkniętych zapisem o obowiązku zakupu autobusów zeroemisyjnych, pragnę zaapelować o rozważenie możliwości potraktowania autobusów napędzanych gazem CNG jak autobusów zeroemisyjnych w momencie, kiedy będą one zasilane gazem pochodzącym z biomasy. Jest to również bardzo ekologiczne rozwiązanie. Miasto Rzeszów posiada 100 takich autobusów. Jest to blisko połowa taboru. Są to pojazdy bardzo ekologiczne, a przy tym ekonomiczne w zakupie. Jest już do tego cała stosowna infrastruktura. W momencie, kiedy ten gaz będzie faktycznie pochodził z biomasy, mówimy o w 100% ekologicznym źródle napędu.

Przy tej okazji chciałbym też poruszyć kilka kwestii, których ustawa ta dotyczy. Są to m.in. koszty eksploatacji zarówno autobusów elektrycznych, jak i autobusów wodorowych. Autobus wodorowy to tak naprawdę też autobus elektryczny, tylko z ogniwem wodorowym, który produkuje prąd. Miasto Rzeszów zakupuje obecnie 20 takich autobusów. Będzie budowana specjalna stacja. Miasto chce być bardzo ekologiczne w tym zakresie. Duże ukłony dla pana prezydenta, który stara się, aby to miasto było naprawdę innowacyjne pod kątem transportu, niemniej jednak każde miasto, które będzie musiało zakupywać dużo autobusów elektrycznych, w pewnym momencie zmierzy się z zagadnieniem pt. moc przełączeniowa. W przyszłości, kiedy cały nasz tabor będziemy musieli wymienić na autobusy elektryczne i wodorowe, a jak wspomniałem, wodorowy też jest elektryczny i co jakiś czas wymaga podłączenia do ładowarki i zbalansowania baterii, ponieważ ten agregat wodorowy produkuje prąd, który trafia do baterii trakcyjnych i tak naprawdę to silnik elektryczny napędza ten autobus...

Co więcej, jeśli chodzi o autobusy elektryczne i autobusy wodorowe zeroemisyjne, warto byłoby zastanowić się nad jakimś mechanizmem rządowym, który wsparłby eksploatację tych autobusów, bo dotacje na zakup to jedno. One są, one funkcjonują. Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej już od dłuższego czasu realizuje program „Zielony transport publiczny”, gdzie intensywność dofinansowania była rzędu 80–90%, niemniej jednak koszty eksploatacji tych autobusów są nie tylko pod kątem energii, ale to chociażby drogie silniki trakcyjne. Dużo miast zakupiło autobusy z silnikami w piastach kół. Te silniki okazały się wadliwe. Jeden taki silnik kosztuje około 80 tys. zł. Przykład zajezdni z Warszawy: tylko na jednej zajezdni już wymienionych zostało ok. 300 silników, oczywiście na razie na gwarancji, ale kiedyś to minie.

Jeśli chodzi o mniejsze samorządy, to bardzo dobrze, że zmieniony został zapis o 30%. Wcześniej przez cztery lata pracowałem w MPK w Kraśniku i bardzo mocno mierzyliśmy się z tym problemem. Dalej jest problem eksploatacji i utrzymania tych autobusów. Jak sami państwo wiecie, w naszym kraju jest wielu sprawnych samorządowców, wielu dobrych prezydentów, burmistrzów. Przez ostatnie osiem lat ciężko im było spać w tych samorządach koniec z końcem. W związku z powyższym trzeba było uciekać się do wielu niestandardowych rozwiązań. Została wprowadzona ustawa o Funduszu Rozwoju Przewozów Autobusowych, która daje dotacje do utrzymania takich połączeń, do deficytu, niemniej jednak dotyczyła ona tylko komunikacji pozamiejskiej. W miastach to w ogóle nie obowiązywało, dlatego takie miasto jak Kraśnik musiało zmienić swoją komunikację miejską, całkowicie ją zlikwidować, założyć związek powiatowo-gminny i organizować przebiegające przez miasto linie powiatowo-gminne, które były objęte dofinansowaniem.

Jest więc pytanie o to, czy nie warto byłoby się zastanowić. Wiadomo, że mniejsze miasta są często dużo mniej zamożne niż duże miasta, ale może warto chociaż zastanowić się nad tym, żeby 50% takiej dopłaty względem tego, co otrzymują mniejsze miasta, było stosowane w dużych miastach.

Pani poseł odniosła się do tego, że w momencie, kiedy te linie wyjeżdżają poza miasto, nie ma obowiązku stosowania autobusów zeroemisyjnych. Tutaj bym się kłócił, bo sama definicja mówi o komunikacji miejskiej. Jeżeli to jest porozumienie między miastem a gminą, ono jest w zakresie komunikacji miejskiej i wtedy jest to traktowane jak komunikacja miejska. Jeżeli organizatorem transportu jest inna jednostka typu związek powiatowo-gminny, wówczas jest to powiatowo-gminne połączenie użyteczności publicznej i są zupełnie inne regulacje ustawowe, którym ten organizator podlega.

Przez duże firmy prowadzone są prace już nie tylko nad dieslami EURO 6, ale również nad normą EURO 7. Warto byłoby zastanowić się nad tym, że jeżeli mamy iść zgodnie z tym, co zostało przyjęte, i wymieniać autobusy tylko na zeroemisyjne, to bardzo apelujemy o to, żeby rozważyć możliwość wprowadzenia autobusów na gaz. Jeżeli zaś nie będzie takiej możliwości, to apelujemy o wsparcie dla samorządów w zakresie eksploatacji tych autobusów, ponieważ koszty eksploatacji tych pojazdów będą rosły bardzo drastycznie.

Wczoraj miałem przyjemność wysłuchać wystąpienia pana prezydenta Warszawy, pana Rafała Trzaskowskiego. Koszty samorządu utrzymania transportu publicznego w Warszawie w 2018 r. to było ok. 67% względem wpływu do biletów. Cena biletów się nie zmieniła. W tym momencie jest to już ok. 80%, więc widzimy, jak mocno generują koszty pojazdy zeroemisyjne. Nikt nie chce się z nich wycofywać. Oczywiście walka o czyste powietrze jest bardzo ważna, bo widzimy, jak zmienia się klimat, jakie mamy teraz kataklizmy klimatyczne. To wszystko nie dzieje się znikąd.

Warto byłoby zastanowić się, żeby w jakiś sposób pomóc samorządom i wesprzeć je w eksploatacji autobusów. Zapewniam, że autobusy na gaz CNG, które w konsekwencji, gdy wejdzie ETS2, będą napędzane biogazem, będą autobusami bardzo ekologicznymi i wiele miast zyska dużo ułatwień w organizacji tego transportu, bo będzie już miało gotową infrastrukturę i posiada taki tabor. Często jest to dosyć nowy tabor. W przypadku Rzeszowa są to autobusy wyprodukowane też w 2021 r., w 2023 roku. Warto, żeby jak najdłużej podtrzymać ich funkcjonowanie. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Jako kolejny zgłosił się pan mecenas Marek Wójcik, Związek Miast Polskich. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Pełnomocnik zarządu Związku Miast Polskich Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, państwo posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, Marek Wójcik, Związek Miast Polskich.

Otóż chcę wyjaśnić kilka kwestii. Po pierwsze, Komisja Wspólna Rządu i Samorządu Terytorialnego pozytywnie zaopiniowała ten projekt, ale, o co pytał pan poseł wiceprzewodniczący, mieliśmy też pewne propozycje, pewne prośby dotyczące wdrażania tej ustawy.

Co do stref czystego transportu, mamy obowiązek stworzenia czterech, w których przekraczane są wskaźniki NO₂. Mówiliśmy o tym, że będą jednak pewne koszty tworzenia tych stref, a potem ich utrzymania, że potrzebne są środki, i to środki na stałe, a nie punktowo.

Druga sprawa. Jak już pan poseł powiedział, myślę, że mój przyjaciel ze Związku Powiatów Polskich to jeszcze sprecyzuje, podnosiliśmy, że proponowany w ustawie czas na stworzenie stref czystego transportu jest zdecydowanie za krótki także dlatego, że przy ich tworzeniu musimy jednak uwzględnić partycypację.

To też wyjaśnienie dla pana posła z Konfederacji. Tworząc te strefy, a na razie mamy doświadczenie warszawskie i krakowskie, rozmawiamy z mieszkańcami. W Warszawie 70% mieszkańców Warszawy opowiedziało się za utworzeniem strefy. Trzeba też wyraźnie sobie powiedzieć, jak pan poseł mi nie będzie przeszkadzał, że jest tak, że w tym roku w Warszawie do strefy czystego transportu nie mogą wjeżdżać pojazdy diesla: 18-letnie i starsze,

i benzynowe: 26-letnie i starsze. Warto ten wiek poznać i ocenić, na ile z tego typu pojazdów należy korzystać i na ile są one bezpieczne.

Mówię o strefach czystego transportu, bo poparliśmy tę ustawę. Uważamy, że nie ma odwrotu od działań, które będą chroniły klimat, chroniły zdrowie naszych mieszkańców, to oczywiste. Warszawskie i krakowskie doświadczenia z tworzenia tych stref są różne, dlatego też prosiliśmy o to, aby resort był elastyczny w przypadku tej regulacji i żebyśmy monitorowali tworzenie tych stref w przyszłości, żeby można było wprowadzać niezbędne korekty wynikające z praktyki.

Co do pieniędzy natomiast, trochę więcej powiem na temat zakupu autobusów. Z różnych analiz, które są prowadzone, wynika, że po pierwsze, mówiąc precyzyjnie, na koniec czerwca musielibyśmy kupić 7363 autobusy zeroemisyjne w 37 miastach, które miały powyżej 100 tys. mieszkańców. Z tych 37 miast 9 nie miało ani jednego takiego autobusu. Generalnie 11% tej floty było zeroemisyjne, czyli przed nami spore wyzwanie. Żebyście wiedzieli, jaka jest różnica w kosztach takiego autobusu: zeroemisyjny jest o 290% droższy od spalinowego, o 130% droższy od gazowego i o 76% droższy od hybrydowego. To są duże pieniądze.

Nasze postulaty dotyczyły sfinansowania zakupu, ale nie tylko z KPO. Chcę to bardzo głośno i wyraźnie podkreślić. Z KPO pierwotnie planowano zakup 1738 autobusów. Mam poważne obawy w związku z dwoma faktami. Będziemy kupować te autobusy kilka lat po tym, jak ktoś ten wskaźnik ustalił, a cena jest diametralnie inna. Po drugie tak szybki zakup w wielu miejscach i relacje podaży i popytu spowodują wzrost ceny jednostkowej.

Dlatego w naszych rozmowach ze stroną rządową podkreślaliśmy, że, po pierwsze, chcemy wprowadzenia instrumentu nie tylko zakupu autobusów, ale, jak rozsądnie mówił przedstawiciel Rzeszowa, także infrastruktury niezbędnej do utrzymania wymiany części zamiennych, infrastruktury służącej do ładowania itd., itd. Chciałbym prosić o to, żeby w kolejnych instrumentach finansowania, poza FEnIKS, poza Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej, który też nam trochę pomaga, już teraz upominać się o to, aby w kolejnej perspektywie europejskiej zagwarantować dla nas niezbędne środki.

Pan minister Adamczyk pytał o to, ile potrzebowałoby pieniędzy, więc znalazłem taką informację. Na wymianę wszystkich autobusów będących dzisiaj w naszej dyspozycji na autobusy zeroemisyjne potrzeba byłoby 25,7 mld zł. To jest gigantyczna kwota, dlatego musimy jej szukać nie tylko w programach, które już w tej chwili funkcjonują, ale także w następnych. Bardzo, bardzo prosimy o to, aby wykorzystać na przykład prezydenturę polską od 1 stycznia, planując następną perspektywę. Prosimy o znaczące środki dla samorządów na zakup tych autobusów, bo, jak słysząc, potrzeba tych pieniędzy wiele.

Zaopiniowaliśmy projekt pozytywnie w związku z obietnicą, że będziemy systemowo przez cały czas wspierali następne lata środkami na zakup tej infrastruktury. Chcę też prosić o to, żeby to wsparcie miało określony poziom. Z różnych analiz wynika, że w związku z ubożeniem naszych dochodów nie będziemy w stanie dopłacać więcej niż ok. 15%, więc ten poziom wsparcia ze wszystkich źródeł nie powinien być niższy niż 85%.

Powtarzam, poparliśmy tę propozycję, prosimy o to, żeby o nas pamiętać. Dziękuję wszystkim państwu posłom, którzy z troską wypowiadali się dzisiaj w obronie samorządów terytorialnych. Rzeczywiście trzeba będzie pilnować, żeby także w przyszłości samorządy mogły mieć pieniądze na realizację tej ustawy. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Jako kolejny zgłosił się pan Andrzej Guła, reprezentujący Polski Alarm Smogowy.

Ekspert Związku Powiatów Polskich Adrian Pokrywczyński:

Przepraszam, panie przewodniczący, jeszcze Związek Powiatów Polskich, oczywiście jeśli można. Zgłaszaliśmy się razem.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

A, tak, rzeczywiście. Pan mecenas Pokrywczyński, tak?

Ekspert ZPP Adrian Pokrywczyński:

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, Związek Powiatów Polskich.

Ekspert ZPP Adrian Pokrywczyński:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, Wysokie Komisje, popierając pana Marka Wójcika, odpowiadając na pytanie posła Marcina Skonieczki, tak, samorządy dały opinię pozytywną, natomiast były uwagi, które moim zdaniem trzeba tu jednak powtórzyć. To będą trzy konkretne rzeczy.

Pierwsza kwestia to to, o czym mówił poseł Romowicz. Był też głos z Prawa i Sprawiedliwości. Zadawałem takie pytanie w trakcie procedowania projektu w Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego: czy rynek będzie w ogóle w stanie dostarczyć nam taką liczbę aut i autobusów wobec wymagań ustawowych? Mamy wątpliwości, bo to będą olbrzymie liczby. Pan Marek Wójcik je przywołał. To tysiące samochodów. Pytanie, czy czasem nie jest zasadne to, co proponował poseł Romowicz, żeby jakieś małe floty – tylko wtedy trzeba byłoby określić, jaka to jest liczba – przede wszystkim samochodów służbowych zostały wyłączone z tych obowiązków. Nie jesteśmy pewni, czy ten obowiązek nie spowoduje problemów z wypełnieniem tych przepisów.

Druga sprawa to kształt przepisu art. 35. To jest uwaga legislacyjna. Tutaj zwracam uwagę legislatorom sejmowym i ministerialnym, żeby spojrzeli. Może czegoś nie rozumiemy, ale wydaje się, że od 1 stycznia 2025 r., kiedy ten przepis ma wejść w życie, a projekt przewiduje, że to jest całość brzmienia art. 35, będziemy mieć sprzeczne ze sobą przepisy, ponieważ art. 35, który jest w projekcie, który dzisiaj omawiamy, jest całościowy, natomiast chyba zapomnieliście państwo... Zwracaliśmy na to uwagę. W odpowiedzi uzyskaliśmy informację, że to jest uwaga legislacyjna i prawdopodobnie zostanie ona uwzględniona, ale tego nie widzę.

Ustawa nowelizująca, ustawa o elektromobilności z 2021 r. wprowadzała również nowe brzmienie przepisu art. 35. Tam są ust. 2, 3, 4 i dalej i one też mają wejść w życie 1 stycznia 2025 r. W takim razie nie jesteśmy pewni, które przepisy mamy wykonywać, chyba że państwo nam wyjaśnią, ale mam tutaj dużą wątpliwość, czy przepis art. 35 będzie w takim razie spójny. W ustawie, którą dzisiaj procedujemy, jest ustęp, który mówi o uchyleniu przepisu ustawy nowelizującej dotyczącej art. 36, natomiast nie ma nic o dostosowaniu art. 35. Zwracamy na to uwagę, bo art. 35 z ustawy, którą dzisiaj omawiamy, jest jednoustępowy, a mają wejść też inne ustępy.

Ostatnia kwestia to strefy czystego transportu i termin, kiedy strefy te mają być wprowadzane. Nie jesteśmy co do zasady przeciwnikami tych stref – pan Marek Wójcik to zresztą powiedział – natomiast faktycznie termin, który jest wskazywany w propozycji art. 39, jest niesamowicie krótki na wprowadzenie. Już tłumaczę, o co chodzi. W propozycji jest wskazane: 1 stycznia następującego po roku, w którym będą wyniki wskaźników o przekroczeniu dwutlenku azotu, tylko że wychodzi na to, że przez to na wprowadzenie będziemy mieć osiem miesięcy, bo zgodnie z ustawą – Prawo ochrony środowiska główny inspektor ochrony środowiska, a to właśnie na jego badaniach ma się to opierać, do 30 kwietnia każdego roku dokonuje oceny tych poziomów substancji w powietrzu, a więc my dostaniemy informacje najwcześniej w maju. Od maja do 1 stycznia jest niecałe osiem miesięcy.

Proszę sobie przypomnieć, jakie były koleje losu stref czystego transportu w Krakowie i w Warszawie. Czy jesteśmy w stanie zrobić to w osiem miesięcy przy kwestiach partycypacji społecznej? Mam duże wątpliwości. Wskazywaliśmy to w trakcie prac w Komisji Wspólnej Rządu i Samorządu Terytorialnego, ale zbyt nas tym, że tak ustalono w KPO. Apelujemy więc o to, żeby może zrewidować KPO w tym zakresie. Niby dotyczy to tylko czterech miast, ale kto wie, czy nie będzie dotyczyć większej liczby. To uwaga, bo z naszej perspektywy jest to niekorzystny przepis.

Chciałbym zgłosić te trzy uwagi, żebyście się nad nimi zastanowili. Procedujmy dalej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Jako kolejny zgłosił się pan Andrzej Guła, prezes Stowarzyszenia Alarm Smogowy. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Stowarzyszenia Alarm Smogowy Andrzej Guła:

Szanowne panie posłanki i szanowni państwo posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, jako Polski Alarm Smogowy popieramy zapisy, które zostały zaproponowane przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska w zakresie stref czystego transportu, bo te strefy są potrzebne. W Polsce mamy problem z zanieczyszczeniami pochodzącymi z komunikacji samochodowej. Ten problem występuje w kilku dużych miastach, m.in. w Warszawie, w Krakowie, we Wrocławiu. Jeżeli chcemy rozwiązywać problem i chronić zdrowie i życie mieszkańców miast, musimy wprowadzać strefy czystego transportu. Bardzo się cieszę, że pan minister Bolesta powiedział o tym, jaki jest główny cel tworzenia stref czystego transportu. To jest ochrona zdrowia i życia ludzi.

Wcześniej jeden z panów posłów powiedział, że głównym źródłem zanieczyszczenia w Polsce jest ogrzewanie budynków węglem i drewnem. Absolutnie zgadzam się, w skali całego kraju głównym źródłem zanieczyszczeń pyłowych to jest właśnie niska emisja, ale, drodzy państwo, mówimy tutaj też o zanieczyszczeniach komunikacyjnych. Markerem tych zanieczyszczeń komunikacyjnych jest dwutlenek azotu. Tam, gdzie jest zanieczyszczenie, gdzie są przekroczenia dwutlenku azotu, głównym źródłem tych przekroczeń jest komunikacja samochodowa.

Drodzy państwo, chciałbym przy tej okazji zaapelować do pana ministra Bolesty, do pani minister Pauliny Hennig-Kloski – taki apel też złożyliśmy na piśmie – żeby tworząc zapisy o strefach czystego transportu, nie zapomniano o wsparciu tych miast. To już kilkakrotnie dzisiaj wybrzmiało. Apelujemy o to, żeby dla miast, na które nałożony będzie obowiązek tworzenia strefy czystego transportu, stworzyć dedykowany program właśnie po to, żeby wspierać transport publiczny, żeby ograniczać wykluczenie komunikacyjne i żeby pomóc, jak przed chwilą powiedział pan przewodniczący Wójcik, chociażby w tworzeniu tych stref, bo to wszystko kosztuje. Mam nadzieję, że ten apel doczeka się odpowiedzi. Na razie czekamy na odpowiedź od pani minister. Mam nadzieję, że miasta, strona społeczna zostaną zaproszone do stołu, żeby porozmawiać o takim programie, który najzwyczajniej w świecie jest bardzo potrzebny. Dziękuję ślicznie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Jako kolejny zgłosił się pan Łukasz Franek, reprezentujący Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie. Bardzo proszę.

Dyrektor Zarządu Transportu Publicznego w Krakowie Łukasz Franek:

Dzień dobry.

Dziękuję za zaproszenie i za możliwość wypowiedzi. Reprezentuję miasto Kraków, które w tej chwili ma przyjętą uchwałę odnośnie do strefy czystego transportu i które, wraz z Warszawą, jako jedno z dwóch miast próbuje wypełnić obowiązek, który już w tej chwili pojawia się w nowelizacji przepisów.

Z naszej perspektywy dyskusja odnośnie do stref czystego transportu jest jednoznaczna, tzn. jest to narzędzie, które działa. W zeszłym tygodniu rozmawialiśmy z miastami. Mamy wymianę z różnymi miastami, które to wdrażają. W zeszłym roku i w tym roku wdrażają m.in. miasta szkockie, Edynburg, Glasgow, miasta, które są świetnie przewietrzane w porównaniu z naszym miastem w niecce i mają już pierwsze efekty wdrożenia. Mamy też jednak świadomość tego, że strefy, które bez wątpienia wszędzie przyniosły efekt w postaci czystszej powietrza, a czyste powietrze to lepsze zdrowie, wymagają wsparcia. Wszędzie w miastach, które to wdrożyły, bez względu na szerokość i długość geograficzną, realną alternatywą wdrożenia stref ograniczonej emisji transportu – bo tak to *de facto* nazywa się w skali światowej – jest transport zbiorowy. Dzisiaj to bardzo mocno wybrzmiało.

Wbrew pozorom nie rozmawiamy o elektrykach. Rozmawiamy o tym, żeby ograniczyć ruch starych diesli. Alternatywą, jeżeli to nie jest dostosowanie się do tego, żeby

jeździć starym samochodem benzynowym, jest właśnie transport zbiorowy, a to jest druga pozycja w budżetach miast. W przyszłym roku Kraków musi znaleźć na transport zbiorowy 1,3 mld zł. To jest olbrzymi koszt, który trzeba ponieść. Oczywiście mamy taki plan, żeby to zrobić, natomiast jeżeli wdrażając strefę czystego transportu, równolegle mamy pokazać mieszkańcom obszaru metropolitalnego, ale nie tylko, bo w stolicy województwa funkcjonalny zakres oddziaływania jest dużo większy... To musimy pokazywać również wzmocnienia w obszarze transportu zbiorowego. To będzie jedyne logiczne i wiarygodne rozwiązanie.

Oczywiście jednym elementem jest kwestia inwestycyjna, o której jest tutaj mowa, dofinansowanie, flota. Wymieniamy flotę. Mamy autobusy elektryczne. W tej chwili jest ponad 100 autobusów zasilanych gazem, ale koszt inwestycyjny to jest, uśredniając, 25% w maksie, natomiast bieżące koszty zamawiania wozokilometrów, koszty zamawiania usługi, każda linia autobusowa, czy to miejska, czy aglomeracyjna, to miliony złotych, które trzeba wydać po to, żeby na samym początku zachęcić mieszkańców obszarów metropolitalnych do tego, żeby skorzystali z takiej usługi.

Mamy dobre doświadczenia, bo jako jedno z niewielu miast mamy usługę agloekspresu, który mieszkańcom mniejszych miejscowości dookoła Krakowa daje możliwość dojechania co 15 minut do centrum. To świetnie się sprawdza. Nie trzeba na ten temat w ogóle dyskutować. Te autobusy napełniają się do tego stopnia, że w tej chwili podmieniamy je na autobusy przegubowe, tylko że na to trzeba znaleźć środki. Gminy, które są dookoła miasta, które mają znacznie mniejsze budżety, muszą partycypować, bo takie są przepisy. To nawet wpisuje się w pewne białe plamy transportowe, o których jest mowa.

W związku z tym potrzebne jest kompleksowe zorganizowanie alternatywy w postaci dobrego systemu transportu zbiorowego. Miasta, które wdrażają strefy czystego transportu, powinny dostawać jeszcze większe wsparcie z poziomu krajowego, bo mamy pełną świadomość tego, że wiemy, iż strefy czystego transportu przyniosą efekt dla mieszkańców, zadziałają, ale musimy wspólnie zbudować tę alternatywę i wspólnie pokazać mieszkańcom, że to jest zmiana, przez którą przejdziemy razem. To nie jest wyłącznie problem mieszkańców, ale jest to temat i jest to proces, przez który musimy przejść wspólnie.

Jak rozmawiamy z miastami w całej Europie, takie wsparcie zazwyczaj pojawia się z poziomu krajowego po to, żeby nie było białych plan transportowych, żeby można było sfinansować połączenia autobusowe, wzmacniać transport zbiorowy, żeby ktoś, wychodząc z domu – jeżeli jednak nie chce dojeżdżać swoim starszym samochodem czy też jeżeli poprzez wprowadzone przepisy dotyczące stref czystego transportu nie będzie mógł tego robić – miał wybór: jeżeli nie stary benzynowy samochód, to przystanek autobusowy i dojechanie do centrum województwa autobusem. Stąd ogromna prośba, żeby wziąć pod uwagę drugi aspekt, który dzisiaj chyba bardzo mocno wybrzmiał. Cieszę się, że to się wpisuje w dyskusję o tym, że transport zbiorowy to jest jedyna prawdziwa alternatywa do tego, żebyśmy poprawili jakość powietrza w miastach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję bardzo.

Zgłosił się pan poseł Polaczek. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie ministrze, nie będę ramowo odnosił się do dyskusji nad projektem ustawy wprost, natomiast myślę, że w dyskusji brakuje nam jako posłom pewnych informacji o skutkach wdrożenia takich rozwiązań z punktu widzenia interesu publicznego. Myślę, że jednym ze skutków wdrożenia tych rozwiązań w takiej skali, a nie innej, jest efekt w postaci odpowiedzi na pytania, jak to przełoży się na cenę biletu dla odbiorcy, dla pasażera korzystającego z komunikacji publicznej.

Myślę, że, analizując te rozwiązania – nie mówię tutaj tylko o kwestii stref czystego transportu w dużych aglomeracjach, ale mówię przede wszystkim o ramowych obowiązkach wynikających ze zmiany floty z pojazdów tradycyjnych na pojazdy elektryczne – należy... Wyjściowo padły już informacje o tym, iż cena jednostkowa jest większa od tradycyjnego autobusu o 290%. Jeśli to zostanie wdrożone i nastąpi ogłoszenie skali tych zakupów, to na wejściu mamy jeszcze wyższą cenę. Powstaje pytanie o to, w jaki sposób organizatorzy

transportu publicznego, w szczególności organizatorzy samorządowi, analizują to pod kątem kosztów związanych z finansową obsługą samego zakupu. Nie mówię tylko o kwestiach środków europejskich, ale przede wszystkim o przeliczeniu tego później na cenę biletu i przede wszystkim na utrzymanie dotychczasowych ofert, nie mówiąc o rozwoju.

Myślę, że ministerstwo transportu w porozumieniu ze stroną samorządową analizowało te kwestie na posiedzeniu strony rządowej i strony samorządowej, która te kwestie omawiała. Chciałbym – myślę, że w imieniu nie tylko własnym, ale też koleżanek i kolegów z Komisji Infrastruktury – poprosić pana ministra o to, aby takie analizy na przykładzie jednego czy drugiego organizatora transportu publicznego zostały nam przedstawione dla celów poglądowych, bo na razie mówimy o rozwiązaniach, które są oderwane od kosztu końcowego, jakim jest cena biletów w transporcie publicznym.

Stawiam to pytanie stronie rządowej, po pierwsze. Jeśli są przedstawiciele strony samorządowej, którzy mają analizy odnoszące się przede wszystkim do skali zakupów i obowiązków, które będą z tego wynikały, to jest też prośba o ewentualne dostarczenie do prezydium Komisji Infrastruktury czy do posłów Komisji Infrastruktury.

Przypominam, iż w renegocjowanych chyba w kwietniu tego roku warunkach KPO jest obowiązek przebrożenia floty pojazdów u organizatora do 90% pojazdów elektrycznych do 2026 r. Gratuluję tej skali. Pytanie o to, w jaki sposób wyjściowo wpłynie to na cenę jednostkową takiego pojazdu przy bardzo wielkiej skali zakupów. To chyba jest pytanie dla każdego, kto rozumie oczywiste mechanizmy biznesowe, niestety ze szkodą dla finansów samorządów terytorialnych czy dla organizatorów transportu.

Gdybym był złośliwy, chciałbym zapytać, jak również w przyszłości, za kilka lat, będzie to wpływało na zapewnienie oferty przejazdowej w okresie zimowym, gdy temperatura spadnie do minus 10 stopni. Jakie będą koszty holowania pojazdów elektrycznych w sytuacji, w której jest zerowe zasilanie, nie ma wspomagania układu kierowniczego itd., itd. Różne figury można by tu przytaczać. Jaki jest skutek transportowy w postaci zmniejszenia ilości kilometrów autobusu elektrycznego w warunkach zimowych średnio – tak szacuję – z 700 km na ok. 260 do 300 km w terenie bardziej górzystym? Może w aglomeracji jest to trochę mniej. Na te praktyczne pytania również chcielibyśmy uzyskać odpowiedzi, niekoniecznie komentując propozycje legislacyjne. To jest naprawdę poważny problem, niosący również ogromne finansowe skutki dla organizatorów transportu publicznego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Żebyśmy nie skończyli na czystych strefach transportu pieszego w aglomeracjach. To też jest uwaga.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle. Pragnę tylko zaznaczyć – bo być może pan poseł nie zapoznał się z całym drukiem, bo zawiera on kilkaset stron – że w tym druku została też uwzględniona analiza zespołu prawdopodobnie pod kierunkiem pana prof. Michała Wolańskiego, która m.in. o tych aspektach ekonomicznych dosyć szeroko mówi. Wydaje się, że przynajmniej część odpowiedzi na zadane przez pana posła pytania już jest w tych materiałach.

Może nie wszyscy o tym wiedzieli, ale zachęcam do tego, żeby się zapoznać, bo są tutaj poruszone również kwestie ekonomiczne, finansowe, dotyczące wsparcia. Jak sądzę, część wątpliwości mogłaby się nie pojawić, gdyby sięgnęli państwo między innymi do tej analizy.

Pan poseł chce coś jeszcze wyjaśnić. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Minuta. Znam tę część uzasadnienia, które towarzyszy ustawie, która ma trzy strony i kilkaset stron materiałów towarzyszących, natomiast nie bez powodu poprosiłem stronę samorządową czy przedstawiciela pana ministra infrastruktury o to, aby ewentualnie uzyskać takie analizy biznesowe od organizatorów transportu, bo to w tym momencie jest bardziej dostosowane do konkretnego regionu, do konkretnej aglomeracji czy do konkretnego obszaru, jeśli takowe istnieją. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle.

Jako kolejny zgłosił się pan Marcin Żabicki, który reprezentuje Izbę Gospodarczą Komunikacji Miejskiej. Bardzo proszę.

Dyrektor ds. rozwoju Izby Gospodarczej Komunikacji Miejskiej Marcin Żabicki:

Bardzo dziękuję za głos. Dziękuję za zaproszenie.

Szanowni państwo, chciałbym podziękować stronie rządowej za bardzo mądre zapisy dotyczące miast poniżej 50 tys. mieszkańców. Dopisanie na przykład autobusów biogazowych czy zauważenie również komunikacji podmiejskiej, która jest bardzo ważna w aglomeracjach, to cechy projektu, które działają na plus.

Bardzo chcielibyśmy prosić o rozważenie jednak zapisów art. 36 zmienionej ustawy, który dotyczy miast powyżej 100 tys. mieszkańców. Tam bardzo restrykcyjnie potraktowano floty autobusowe. Wymaga się 100% zeroemisyjności, co przełoży się na kolosalne koszty. Nie tylko chodzi o tworzenie, ale – o czym już mówił pan prezes MPK Rzeszów, pan Bratko – są to również ogromne koszty eksploatacyjne. Może dopowiem, że koszt paliwa wodorowego do napędzenia autobusu w stosunku do autobusu klasycznego czy gazowego jest dwukrotnie wyższy. To wszystko musi pokryć samorząd. Dodatkowo nie jest tak, że te autobusy będą nowe, kupowane za 100% pieniędzy zewnętrznych, tylko będzie własny udział samorządów, który będzie rósł.

Chciałbym powiedzieć w tym miejscu o specyfice komunikacji miejskiej. Nie jest tak, że wszystkie autobusy jeżdżą przez cały dzień i noc w równomierny sposób. Mniej więcej 30% floty autobusów miejskich to autobusy, które wyjeżdżają dosłownie na jeden kurs rano, żeby zawieźć dzieciaki do szkoły, i po południu, żeby te dzieciaki rozwieźć ze szkół. W związku z tym są to autobusy, które wykonują kurs, powiedzmy, 40 km rano, 40 km po południu jedynie od poniedziałku do piątku, tylko w dni pracy szkół.

Co z tego wynika? Na taki autobus nie można dostać dofinansowania zewnętrznego, ponieważ on nie spełnia parametrów pomocy publicznej ze środków unijnych. Wymogi są takie, że autobus, który jest dofinansowany wieloma milionami złotych, musi wykonywać przynajmniej 70 tys. km rocznie. Taki autobus szkolny tego nie dokona.

W naszym środowisku mamy takiego prymusa. Jest to PKM Jaworzno, który we flocie 70 autobusów posiada aż 50 autobusów elektrycznych. Oni są taką wisienką na torcie komunikacji miejskiej, ale dochodząc do tych 50 autobusów, powiedzieli: „Stop, bo po pierwsze nie możemy dostać dofinansowania do kolejnych, a po drugie jest niezasadne, żeby autobus, który wyjeżdża tylko na dwa kursy dziennie, był autobusem wodorowym za 4 mln zł”. Co więcej, kupują nawet autobusy używane, bo jest to racjonalne ekonomicznie.

Dochodząc do puenty, chciałbym powiedzieć, że tak bardzo restrykcyjny zapis art. 36 z punktu widzenia celów zmiany wydaje się przeciwnie skuteczny, bo mamy ograniczać emisyjność w naszych miastach. Jak możemy ją osiągnąć? To to, o czym mówiła m.in. pani posłanka Matysiak. Tą rezerwą są ludzie, którzy zostawiają swój osobowy samochód, a będą chcieli skorzystać z komunikacji publicznej. Będą to mogli zrobić tylko wtedy, kiedy autobusy będą jeździć częściej, będzie ich więcej, będą jeździć dalej, czyli tylko zwiększanie oferty transportu publicznego będzie motywować ludzi do zostawienia swoich samochodów, szczególnie tych spalinowych. Nie możemy tego osiągnąć, jeżeli będziemy dociskać transport miejski w kosztach.

Mój ostatni apel. Jeżeli z różnych powodów nie zdecydujecie się państwo w tym paragrafie na zmniejszenie radykalnego obciążenia powyżej 100 tys., to bardzo apelujemy o to, żeby dopuścić chociaż autobusy biogazowe w dużych miastach. One są dopuszczone tylko do 100 tys. mieszkańców. Z zupełnie nieznanym nam powodów ustawodawca dopuścił je w mniejszych miastach do 100 tys. mieszkańców, natomiast nie dopuszcza większych. Dla nas to jest bardzo ważne, dlatego że nikt nie wspomniał o tym, że za chwilę będą opłaty ETS2 i one radykalnie powiększą koszty eksploatacji autobusów, natomiast nie będą one dotyczyć autobusów biogazowych. Wydaje nam się, że to w ogóle jest ciekawa furtka, ponieważ wydaje się, że nie ma przesłanek, by biogaz, który będzie pochodził głównie od polskiego rolnika i który do tego jeszcze będzie otrzymywany głównie

z odpadów, był droższy od gazu, który kupujemy w Norwegii czy sprowadzamy ze Stanów Zjednoczonych, a który dodatkowo będzie dociążony. Wydaje się więc, że jest to ważny impuls w gospodarce kraju. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

To był ostatni głos w tej debacie.

Bardzo proszę pana ministra o udzielenie odpowiedzi na wszystkie pytania i wątpliwości, które padły w trakcie tej części naszego posiedzenia.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo, panowie przewodniczący.

Wysoka Izbo, szanowni państwo, to bardzo dużo zagadnień, ale mam wrażenie, że część problemów powtarzała się, więc zanim zacznę przechodzić przez konkretne pytania, miałbym trzy główne punkty, które chciałbym powiedzieć na wstępie.

Pierwszy punkt to technologia. Niektórzy z państwa podnosili problem czy to paliw syntetycznych, czy to biometanu, czy to biogazu. Warto pamiętać o tym, jaki jest w tej chwili krajobraz legislacyjny w Unii Europejskiej, do czego zobowiązani są producenci pojazdów. To najważniejsze, co będzie prowadzić do rozwoju rynku w konkretnym kierunku, czyli obowiązki produkcji rok do roku coraz większej części pojazdów zeroemisyjnych. Oczywiście w tej chwili nowy Parlament Europejski stara się opóźnić pewne rzeczy, ale prawdopodobnie będą to chirurgiczne operacje, które może przesuną pewne obowiązki o rok, dwa, natomiast prawda i trend są takie, że rynek transportu drogowego to będzie elektromobilność i silnik elektryczny.

Jeżeli chodzi o emisję z transportu i o to, dlaczego tym się zajmujemy, podczas gdy tak naprawdę głównym źródłem smogu jest transport z ogrzewnictwa, w to nie będę wchodził. Pan Andrzej Guła już o tym powiedział. Mogę tylko wzmocnić ten punkt. Robimy jedną i drugą rzecz. To czysty program, czyste powietrze, wspieranie wymiany kopciuchów, najważniejszej części, która generuje smog, ale musimy się też zająć emisjami z transportu. Projekt ten to właśnie realizuje.

Wreszcie trzecia, ostatnia rzecz jest taka, że projekt ten realizuje dwa kamienie milowe. Chciałbym podziękować poprzedniemu rządowi za to niewygodne dziedzictwo, które mam. Muszę realizować te kamienie milowe. Jeden, którego na szczęście nie muszę realizować, bo udało się go odnegocjować, to opodatkowanie indywidualnego transportu, czyli coroczne opodatkowanie samochodów spalinowych. To udało nam się zmienić i zamienić zresztą na element dotacyjny, czyli na dopłaty do samochodów elektrycznych. Argumentowaliśmy w komisji, że za dużo kijów w Polsce nie zadziała i pogorszymy sytuację z czystością powietrza, a nie poprawimy. Ten podatek udało nam się odnegocjować, ale nie można odnegocjować wszystkiego, bo jednak na koniec dnia komisja te pieniądze płaci, więc pewne elementy dealu musimy też trzymać. Między innymi zakup nowych, wyłącznie zeroemisyjnych autobusów to jest ten kamień milowy, który musimy wdrożyć.

Teraz po kolei będą pytania pań i panów posłów. Pan poseł Sawicki pytał o metan w transporcie. Opowiedziałem już, dokąd zmierza technologia, ale też dlaczego konkretnie w tym kamieniu milowym nie jest możliwe dodanie do zeroemisyjnych także autobusów gazowych. Jest tak dlatego, że KPO jest obwarowane pewnymi warunkami, jakie muszą spełniać rzeczy, które wspieramy. Jednym z takich warunków jest: „Nie czyn poważnej szkody”, czyli *Do No Significant Harm*. W tej zasadzie mieści się tylko silnik elektryczny, czyli albo autobus bateryjny, albo napędzany wodorem. Inne technologie nie mieszczą się w tej zasadzie, wobec czego jako państwo nie możemy wspierać innych technologii.

Jeżeli chodzi o wypowiedź posła Pejo, rozumiem konieczność dramaturgii i argument wykluczenia milionów Polek i Polaków, natomiast jeżeli pan poseł zobaczy, jak wygląda strefa czystego transportu w Warszawie, to zauważy pan, że ona dopuszcza samochody z normą EURO 3, co oznacza, że do tej strefy wjedzie 26-letni samochód z silnikiem spalinowym na benzynę i 18-letni diesel. Nie jest więc tak, że zmuszamy wyłącznie do zakupu elektrycznych samochodów. Te samochody spalinowe będą mogły wjeżdżać do stref dlatego, że ustawa – i to jest też, zdaje się, poseł Adamczyk – nie nakłada konkretnych

wymogów mówiących, jakie samochody, w jakich terminach będą wjeżdżać do tych stref. Na miasta, w których są przekraczane emisje dwutlenku azotu, nakładamy obowiązek tego, żeby ustaliły sobie taką strefę. Warszawa ustaliła konkretne przepisy w swojej strefie, Kraków pewnie będzie miał jakieś inne. Myślę, że tak samo Katowice.

Nie jest więc tak, że sztywno nakazujemy pewne standardy mówiące, jakie samochody będą tam wjeżdżać. To jest dowolność, którą rada miasta będzie miała, żeby ustanawiać sobie takie strefy. Dowolność dotyczy też obszaru takich stref. Nie jest tak, że nakazujemy konkretny obszar i konkretne normy, jakie samochody mają spełniać w tych strefach.

Było pytanie na temat badań KOBiZE. Chciałbym przypomnieć, że jakość powietrza jest badana przez GIOŚ, nie przez KOBiZE. I, znowu, emisje z ogrzewania to jest coś innego, emisje z transportu to jest coś innego. Jeżeli wymieniamy kopciuchy, nie łączymy emisji z transportu, dlatego musimy robić i jedno, i drugie.

Jeżeli chodzi o koszty transportu autobusów elektrycznych i z silnikiem spalinowym, to jest w OSR, czyli w ocenie wpływu w tym projekcie, ale też w materiałach, które są załączone do OSR załączone. Jak mówił pan przewodniczący, jest to analiza, którą zamówiło ministerstwo. Tam jest pokazane czarno na białym, że wozokilometr autobusu elektrycznego jest wyceniany niższe niż wozokilometr diesla.

Pan poseł Skonieczka... KWRiST miał oczywiście uwagi, które państwo ze strony społecznej już podnieśli, więc nie będę już w to wchodził, natomiast oczywiście będziemy samorządom pomagać. Chcemy zacząć dialog z nimi o tym, jak wprowadzać te strefy. Wszyscy pamiętajmy, że obowiązek, który nakładamy, dotyczy dzisiaj czterech miast. Wszyscy – przy tych stołach i szerzej – wiemy, które to są miasta i które będą miały obowiązek tworzenia stref związany z wdrożeniem tego projektu. Dziewięć miesięcy jest więc trochę iluzoryczne. Już dzisiaj wszyscy wiedzą, że będą musieli te strefy wdrażać. Warszawa już wdrożyła, Kraków jest już w trakcie, więc obowiązek dziewięciu miesięcy dotyczy *de facto* dwóch miast. Co więcej, nasze badania pokazują, że poza tymi czterema miastami na razie żadne inne nie zbliża się do tych przekroczeń dwutlenku azotu, więc nie spodziewamy się, że w przewidywalnej przyszłości będzie konieczność strefy w innych miastach.

Zdaje się, że pan poseł Lamczyk pytał o jakieś odpisy podatkowe. Mam wrażenie, że chodzi o mechanizm wsparcia samochodów elektrycznych. Ten projekt programu wsparcia jest już na ukończeniu. Ruszy prawdopodobnie od I kwartału przyszłego roku. Nie będziemy wspierać używanych samochodów elektrycznych.

Co jeszcze? Wydaje mi się... To jest pierwsza strona. Mam jeszcze dwie. Będę szybko szedł przez poprawki.

Pan poseł Kmita – byli jeszcze inne głosy w tej sprawie – pytał, czy producenci są w stanie zapewnić odpowiednie produkty przez obowiązek, który narzucamy. Tak, to też jest w OSR. Jest pokazane, że mamy 16 lat na dojdzie do tego, że będzie w pełni wymieniona flota. Już dzisiaj samorządy wymieniają te floty. Tempo to mniej więcej 450 autobusów rocznie. Trzeba liczyć dodatkowy koszt takiej wymiany, bo samorządy i tak dzisiaj wymieniają. Trzeba więc policzyć ten koszt dodatkowy wymiany nie spalinowych, tylko elektrycznych. Według naszej analizy jest to ok. 900 mln zł rocznie. Koszt ten będzie ponoszony przez ok. 16 lat. Autobusy, które już dzisiaj są spalinowe, mogą więc jeździć do końca swojego życia.

Jeżeli chodzi o samorządy, które mają transport poza granicami miasta, to już pani poseł bardzo dobrze państwu wyjaśniła, ale jeszcze raz chciałbym podkreślić i poprzeć danymi. Podczas pracy nad tym projektem konsultowaliśmy ten problem z samorządami. Między innymi samorząd Poznania pomógł nam rozwiązać tę kwestię w taki sposób, że autobusy, które wyjeżdżają poza granice miasta, nie będą podlegać temu obowiązkowi. Jeżeli przytoczyć liczby, to na przykład w górnośląskiej metropolii 70% transportu jest poza granicami miasta i one nie będą objęte tym obowiązkiem. W Warszawie to jest 30%.

Pan przewodniczący Suchoń to rzeczy, które jeszcze nie podniosłem. Są pieniądze na wymianę floty. Są w KPO. Tak jak mówiłem, wymiana ta jest rozłożona na 16 lat, więc co roku na pewno będziemy te środki zapewniać. Jest Fundusz Niskoemisyjnego Transportu w Narodowym Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

To będzie nasze główne źródło, ale będziemy starać się, żeby w kolejnej perspektywie finansowej Unii Europejskiej postarać się o nowe środki na wymianę transportu.

Wydaje mi się, że to są najważniejsze rzeczy. Jeżeli ktoś miałby jeszcze jakieś palące pytanie, to mogę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Stwierdzam zakończenie debaty w zakresie zasad ogólnych. Stwierdzam zakończenie pierwszego czytania.

Szanowni państwo, zgodnie z zapowiedzią pan poseł Bartłomiej Pejo był uprzejmy zgłosić wniosek o przeprowadzenie wysłuchania publicznego. Pan poseł proponuje w tym wniosku, aby wysłuchanie odbyło się 25 listopada 2024 r. o godz. 12.00. Wniosek ten poddam teraz pod głosowanie.

Pan poseł Pejo chciał coś jeszcze dodać w tej sprawie, tak?

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Tak, tak. Szanowni państwo, już częściowo uzasadniałem ten wniosek. Wniosek jest efektem przede wszystkim rozmów ze stroną społeczną, która nie zgadza się na rozwiązania, które proponujecie państwo w projekcie.

Chciałbym powiedzieć jeszcze dwa słowa odnośnie do wypowiedzi pana przewodniczącego Wójcika, który powoływał się na...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przepraszam. Bardzo przepraszam, panie pośle, ale bardzo prosiłbym o ograniczenie się do uzasadnienia wniosku. Byłoby to bardzo nie w porządku wobec państwa posłów, którzy zadali pytania, poruszyli ważne kwestie i teraz chcą pracować nad projektem ustawy, który jest zdecydowanie potrzebny, co wybrzmiało także w stanowiskach przedstawicieli strony społecznej. Pragnę zwrócić uwagę, że żaden przedstawiciel strony społecznej – wbrew temu, co pan poseł przed chwilą powiedział – nie zanegował konieczności przyjęcia tego projektu ustawy. Bardzo więc proszę, abyśmy trzymali się faktów.

Panie pośle, jeżeli ma pan zamiar jeszcze uzasadnić ten projekt, to bardzo proszę, ale bardzo proszę już nie wszczynać kolejnej dyskusji, ponieważ ten etap zakończyliśmy.

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Panie przewodniczący, nie mam zamiaru wszczynać kolejnej dyskusji. Odnosząc się tylko do słów pana przewodniczącego Wójcika, który wspominał o konsultacjach z samorządowcami.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, to nie jest uzasadnienie. Czy ma pan do dodania...

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Jak nie da mi pan dokończyć, to skąd pan wie, czy to nie jest uzasadnienie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Słyszę, co pan mówi. Odnosi się pan do innych...

Poseł Bartłomiej Pejo (Konfederacja):

Tak, mówię o tym, że potrzebny jest głos po stronie społecznej, która nie została wysłuchana podczas obrad Rady m.st. Warszawy. Dlatego wnioskuję również o to, aby strona społeczna była wysłuchana na posiedzeniu naszej Komisji.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo serdecznie dziękuję panu posłowi.

Pani przewodnicząca Sibińska, bardzo proszę.

Poseł Krystyna Sibińska (KO):

Szanowni państwo, jest wniosek o wysłuchanie publiczne. Jeśli ten wniosek przejdzie, wszystkie strony będą mogły być zaproszone i będą mogły się wypowiadać. Usłyszeliśmy tutaj naprawdę sporo różnych argumentów. Pan przewodniczący zarządził głosowanie

i głosujemy, dlatego że mamy jeszcze pracę w innych komisjach. Nie przeciągajmy tego w nieskończoność.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Pragnę jednakże zauważyć, że na posiedzenia naszej Komisji Infrastruktury i połączone posiedzenia Komisji Infrastruktury i Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej zostali zaproszeni przedstawiciele wszystkich organizacji społecznych, które były zainteresowane pracą nad tym projektem ustawy. Oni są obecni, tak że bardzo proszę nie wprowadzać opinii publicznej w błąd.

Przystępujemy do głosowania. Szanowni państwo, poddaję pod głosowanie złożony wniosek o przeprowadzenie wysłuchania publicznego. Kto jest za przyjęciem tego wniosku i przeprowadzeniem wysłuchania publicznego? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Przypominam, że głosujemy elektronicznie. Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 48 posłów. Za – 19, przeciw – 29, nikt się nie wstrzymał.

Stwierdzam, że wniosek nie uzyskał większości.

Szanowni państwo, przechodzimy do rozpatrywania projektu ustawy.

Proponuję, aby Wysokie Komisje upoważniły Biuro Legislacyjne do dokonania zmian o charakterze redakcyjnym i legislacyjnym. Czy jest sprzeciw wobec tej propozycji? Nie słyszę.

W związku z powyższym stwierdzam, że Komisje upoważniły Biuro Legislacyjne do dokonania zmian o charakterze redakcyjnym i legislacyjnym.

Przechodzimy do rozpatrzenia tytułu. Czy są uwagi do tytułu ustawy?

Poseł Piotr Uściński (PiS):

Panie przewodniczący, przepraszam. Czy mogę zgłosić wniosek o to, żebyśmy przerwali posiedzenie? Mamy kolejne posiedzenie, które się nie odbywa, posiedzenie podkomisji, które w tym czasie powinno być. Myślę, że do szczegółowego rozpatrywania powinniśmy przejść na jakimś kolejnym posiedzeniu, a nie w tej chwili, bo każdy ma jeszcze inne komisje, a to posiedzenie Komisji przeciąga się w nieskończoność.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Panie pośle, rozumiem, że to jest pański wniosek formalny. Tak czy nie? To jest propozycja?

Poseł Piotr Uściński (PiS):

Tak. Tak, formalny.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Wniosek formalny. Przechodzimy do głosowania.

Kto z państwa jest za przyjęciem wniosku pana posła Uścińskiego o przerwanie posiedzenia Komisji? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Przypominam, że głosujemy z wykorzystaniem urządzeń elektronicznych. Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 45 posłów. Za – 20, przeciw – 25.

Stwierdzam, że Komisje nie przychyliły się do wniosku pana posła Uścińskiego.

Wobec tego ponawiam pytanie: Czy są uwagi do tytułu projektu ustawy? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły tytuł ustawy.

Przechodzimy do rozpatrywania art. 1. Będziemy rozpatrywać tak, jak to zwyczajowo w trakcie procedowania projektu ustaw ma miejsce, czyli artykułami i zmianami w tych artykułach. Czy wobec tego są uwagi do zmiany nr 1 w art. 1?

Jest propozycja pani poseł. Bardzo proszę. Rozumiem, że to jest poprawka.

Poseł Jolanta Niezgódzka (KO):

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo proszę, pani poseł.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący.

To poprawka w art. 34. Proponujemy, żeby ust. 1 w tym artykule otrzymał brzmienie: „Naczelne i centralne organy administracji państwowej zapewniają, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt. 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w obsługującym je urządzie lub instytucji gospodarki budżetowej lub innym podmiocie zapewniającym obsługę w zakresie transportu osób wynosił co najmniej 22% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu tej ustawy”.

W ust. 2 po pkt 6 proponujemy dodać pkt 6a w brzmieniu: „Ministra Obrony Narodowej oraz instytucji i podmiotów zapewniających realizację zadań w zakresie transportu osób w obsługującym go urządzie, a także jednostek Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”.

Chodzi o to, żeby pozwolić na zapewnienie udziału ekologicznych pojazdów we flotach, który będzie dostosowany do możliwości finansowych naczelnych i centralnych organów administracji państwowej.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję za przedstawienie.

Bardzo proszę, jest pytanie ze strony pana przewodniczącego Adamczyka. Bardzo proszę.

Posel Andrzej Adamczyk (PiS):

Pani poseł, z czego wynika kwota 22%? Dlaczego to nie jest 18%? Wydaje się bardziej sensowne. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję.

Bardzo proszę panią posłankę o udzielenie odpowiedzi.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Bo taką złożyliśmy poprawkę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Jakie jest stanowisko rządu w tej sprawie?

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję.

Przychylamy się do tej poprawki. Dziękuję bardzo.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Serdecznie dziękuję, panie pośle.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Czy są uwagi Biura Legislacyjnego? Nie ma, nie widzę. Bardzo serdecznie dziękuję.

Czy jest sprzeciw wobec przyjęcia poprawki proponowanej przez panią poseł? Nie słyszę sprzeciwu.

Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do zmiany nr 1 w art. 1? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 1 w art. 1.

Przechodzimy do zmiany nr 2.

Czy są uwagi Biura Legislacyjnego do zmiany nr 2 w art. 1?

Legislator Konrad Nietrzebka:

Czy tutaj nie ma poprawki?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

A, zgłasza się pani posłanka Niezgodzka. Bardzo proszę.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Art. 35, tak? Teraz jesteśmy przy tym punkcie?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Proponujemy, aby ust. 1 w tym artykule otrzymał brzmienie: „Jednostka samorządu terytorialnego, z wyłączeniem gmin i powiatów, których liczba mieszkańców nie przekracza 50 000, zapewnia, aby udział pojazdów elektrycznych we flocie użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu art. 2 pkt 33 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w obsługującym ją urzędzie wynosił co najmniej 22% liczby użytkowanych pojazdów samochodowych w rozumieniu tej ustawy”.

Jest też pkt b: „uchyla się ust. 2–4”.

W uzasadnieniu również chodzi o to, żeby pozwolić na zapewnienie udziału ekologicznych pojazdów we flotach dostosowanego do możliwości finansowych jednostek samorządu terytorialnego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję pani posłance.

Zgłosił się też pan poseł Tomaszewski. Bardzo proszę, panie pośle.

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Zgłosiłem poprawkę, a właściwie trzy poprawki, ale do kolejnych artykułów.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie pośle, czy ma pan poprawkę do zmiany nr 2 w art. 1?

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Niech pan przewodniczący da mi dokończyć. Otóż nad poprawkami, które chcę zgłosić, trzeba głosować łącznie. Dotyczą one trzech artykułów: art. 1, art. 3 i art. 5. W art. 1 dotyczy to właśnie zmiany nr 2, później zmiany nr 3 i zmiany nr 6, natomiast w art. 3 chodzi o zmianę nr 2, jest wreszcie art. 5, który jest bez zmian. Art. 5 określa warunki realizacji ustawy, w związku z czym ta zmiana dotyczy artykułu.

Sens tych poprawek, nad którymi należy głosować łącznie, dotyczy uwzględnienia możliwości wykorzystania paliwa syntetycznego, które jest traktowane jako paliwo ekologiczne i które zapewne za moment będzie produkowane w wielkiej skali. Ta propozycja uwzględnia również fakt, że do użytkowania dopuszczony został ten rodzaj paliwa po 1935 r. Jak powiadam, jego wykorzystanie ma także olbrzymie walory ekologiczne, ponieważ, jak wiemy, paliwo syntetyczne powstaje z wykorzystania dwutlenku węgla i wodoru. Dwutlenek węgla jest pozyskiwany, absorbowany przy tworzeniu energii elektrycznej czy ciepłej. Zapewne w wielkiej skali będzie on wykorzystywany przy modernizowanych dzisiaj wielkich elektrowniach. To jest propozycja, która daje otwartą drogę do pozyskania bardzo taniego paliwa, jeżeli oczywiście będzie ono wykonywane w skali przemysłowej, a taką produkcję w wielkiej skali przewidują i Niemcy, i Francuzi. W związku z tym zgłaszam to, ponieważ...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie pośle, za zgłoszenie poprawek.

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Ta propozycja ma także bardzo duży walor ekonomiczny.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie pośle, za zgłoszenie poprawek.

Mamy dwie poprawki do zmiany nr 2 w art. 1, przy czym poprawka zgłoszona przez pana posła Tomaszewskiego dotyczy zmiany nr 2 oraz kolejnych zmian w kolejnych

przepisach i artykułach. Poprawka przedstawiona przez panią Niezgodzką dotyczy natomiast zmiany nr 2 w art. 2.

Teraz pytanie do Biura Legislacyjnego: czy mogą nam tu państwo pomóc w rozpatrzeniu tych poprawek? Wydaje się, że ta zgłoszona przez pana posła Tomaszewskiego jest dalej idącą.

Legislator Mariusz Przerwa:

Tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

W związku z tym ją należy rozpatrzyć jako pierwszą. Jeżeli dobrze rozumiem, w ten sposób powinniśmy postępować.

Legislator Mariusz Przerwa:

Dokładnie tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Czy są inne uwagi do zmiany nr 2 w art. 1?

Zgłasza się pani...

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Paulina Matysiak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Zgłasza się pani posłanka Matysiak. Bardzo proszę.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Jak to szybko można zapomnieć czyjeś nazwisko. Panie przewodniczący, ja z techniczną uwagą. Czy dostaniemy poprawki, które zgłaszał pan poseł Tomaszewski?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

To jakiś taki trudny atak ze strony pani posłanki na moją osobę.

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

Czy możemy je dostać?

Poseł Marek Sowa (KO):

Na mailu są...

Poseł Paulina Matysiak (Razem):

No dobrze, rozumiem, że mamy na mailu. Czy możemy dostać je, tak jak poprawki Platformy Obywatelskiej, wydrukowane? Nie rozumiem tego wzburzenia pana posła Sowy.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Ale są. Są dostępne i są wydrukowane. Pani posłanka nie ma. Dobrze.

Bardzo proszę. Czy są inne uwagi bądź wnioski do tej zmiany? Nie ma.

W związku z tym przystępujemy do rozpatrzenia tych poprawek.

Rozumiem, że zaczynamy od poprawki pana posła Tomaszewskiego. Poddaję pod głosowanie poprawkę zgłoszoną przez pana posła Tomaszewskiego. Kto jest za przyjęciem tej poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 37 posłów. Za – 10, przeciw – 27, nikt się nie wstrzymał. Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała większości.

Przechodzimy do głosowania nad poprawką...

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Pan pozwoli, że zgłoszę to jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pan poseł Tomaszewski zgłasza to jako wniosek mniejszości. Przyjęte. Proszę jednak dopełnić formalności w naszym sekretariacie.

Przechodzimy do głosowania nad poprawką zgłoszoną m.in. przez panią posłankę Niezgodzką.

Jest chęć zabrania głosu ze strony Biura Legislacyjnego. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Mariusz Przerwa:

Chcielibyśmy tylko zwrócić uwagę, że konsekwencją przyjęcia tej poprawki jest skreślenie zmiany nr 10 w art. 1 i drobne redakcyjne zmiany w zmianach nr 4 i 6.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie. Dobrze, bardzo serdecznie dziękuję.
Jakie jest stanowisko rządu w przypadku tej poprawki?

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Rozumiem, że pan przewodniczący pyta o stanowisko do całej poprawki, tak?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Pytam o stanowisko do poprawki zgłoszonej przez panią posłankę Niezgodzką.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Tak. Wydaje mi się, że poprawka uwzględnia i odzwierciedla dyskusję, którą mieliśmy, i wiele głosów mówiących, żeby jeszcze pomóc samorządom. Przychylamy się do tej poprawki.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Przechodzimy do głosowania nad poprawką nr 2. Kto jest za przyjęciem poprawki nr 2? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 38 posłów. Za – 37 posłów, nikt nie był przeciw, wstrzymał się 1 poseł.

Stwierdzam, że poprawka została przyjęta.

Czy są inne uwagi do zmiany nr 2 w art. 1? Nie widzę.

Stwierdzam, że zmiana nr 2 w art. 1 wraz z przyjętą poprawką zostały rozpatrzone przez Wysokie Komisje.

Przechodzimy do zmiany nr 3 w art. 1.

Czy są uwagi do zmiany nr 3 w art. 1? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 3 w art. 1.

Przechodzimy do zmiany nr 4. Czy są uwagi do zmiany nr 4 w art. 1? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 4.

Przechodzimy do zmiany nr 5. Czy są uwagi do zmiany nr 5 w art. 1? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 5.

Przechodzimy do zmiany nr 6 w art. 1. Czy są uwagi do tej zmiany? Nie ma, nie słyszę.

W związku z tym stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 6 w art. 1.

Przechodzimy do zmiany nr 7. Czy są uwagi do zmiany nr 7 w art. 1?

Jest zgłoszenie pani posłanki Niezgodzkiej. Bardzo proszę.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Jeżeli dobrze widzę, jesteście przy art. 39. Tak, panie przewodniczący? Art. 39?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak.

Posel Jolanta Niezgodzka (KO):

Tutaj chciałabym zaproponować nadanie nowego brzmienia ust. 5 w art. 39: „Rada gminy w uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu może dopuścić wjazd do strefy w godzinach określonych w uchwale, w okresie nie dłuższym niż trzy lata od dnia ustanowienia strefy, pojazdów innych niż określone w ust. 1 i 2 oraz korzystających z wyłączeń na podstawie ust. 4 pod warunkiem uiszczenia opłaty”.

Chodzi o to, żeby samorządy w uchwale mogły same zdecydować o tym, w jakich godzinach mogą dopuścić wjazd do strefy. Żeby to nie było narzucone, tak jak jest teraz: od godz. 9.00 do godz. 17.00. Wydaje się, że właściwe byłoby to, żeby samorząd sam decydował o tych godzinach. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Zgłasza się pan mecenas Wójcik. Bardzo proszę, panie mecenasie.

Pełnomocnik zarządu ZMP Marek Wójcik:

Panie przewodniczący, gorąco pobieramy tę poprawkę. Bardzo prosimy o jej przyjęcie.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie, za te gorące słowa poparcia.

Czy są uwagi Biura Legislacyjnego do tej poprawki?

Legislator Konrad Nietrzebka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, jeśli chodzi o samą poprawkę, to, po pierwsze, rozumiemy intencje pani poseł tak, aby w zmianie nr 7, która dotyczy art. 39, po lit. a dodać kolejną literę, która będzie dotyczyła nowego brzmienia ust. 5. Tak? Dobrze, to tak zostanie to zredagowane przez Biuro Legislacyjne.

Jest i pytanie dotyczące treści poprawki. W trzecim wierszu jest sformułowanie: „w godzinach określonych w uchwale”. Czy dobrze rozumiemy, że państwa intencją jest to, aby uchwała, która ustanawiałaby strefę czystego transportu, również określała te godziny? Jeżeli tak...

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Tak, bo samorządy muszą określić, w jakich godzinach dopuszczają wjazd do strefy, ale chodzi o to, żeby mogły to zrobić elastycznie, a nie, tak jak ustawa mówi teraz, jedynie między godz. 9.00 a 17.00.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Tak, tak. Rozumiem więc, że państwa intencja jest taka, żeby na przykład w trzecim wierszu, gdzie mamy sformułowanie: „w godzinach określonych w uchwale”, było *de facto* „w godzinach określonych w tej uchwale”.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Tak, w tej uchwale ustanawiającej strefę czystego transportu.

Legislator Konrad Nietrzebka:

To, jeżeli możemy prosić panią poseł o dopisanie po wyrazach „w godzinach określonych w” zaimka „tej” przed „uchwale”, wtedy już nie będzie żadnych wątpliwości.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Dobrze, oczywiście.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Dziękuję.

Poseł Jolanta Niezgodzka (KO):

Pani poseł uzupełnia poprawkę zgodnie z zaleceniami Biura Legislacyjnego.

Jakie jest stanowisko rządu w przypadku tej poprawki?

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękujemy za tę poprawkę. Przychylamy się.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Przejdziemy do głosowania nad tą poprawką. Bardzo proszę o uruchomienie głosowania. Kto jest za przyjęciem poprawki? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 37 posłów. Za – 34, przeciw – 2, wstrzymała się 1 osoba.

Stwierdzam, że Komisje przyjęły poprawkę do zmiany nr 7 w art. 1.

Czy są jeszcze inne propozycje bądź zmiany do zmiany nr 7? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 7 w art. 1.

Szanowni państwo, teraz ja pozwolę sobie zgłosić poprawkę, która zostałaby oznaczona jako pkt 7a w art. 1. Poprawka ta została państwu dostarczona.

Proponuję, aby dodać pkt 7a: „po art. 40 dodaje się art. 40a w brzmieniu: «Art. 40a 1. W celu ograniczenia negatywnego oddziaływania emisji zanieczyszczeń z transportu na zdrowie ludzi i środowisko dyrektor parku narodowego może w drodze zarządzenia,

o którym mowa w art. 8e ust. 1 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. z 2024 r. poz. 1478), ustalić, że działalność edukacyjna parku oraz udostępnianie obszaru parku będzie realizowane przy użyciu pojazdów, o których mowa w art. 39 ust. 1 punkt 1–3.

2. Do realizacji zadań w ramach działalności edukacyjnej parku oraz udostępnienia obszaru parku przy użyciu pojazdów, o których mowa w ust. 1, nie mają zastosowania ograniczenia oraz zakazy ruchu ustanowione przez zarządcę drogi na odcinkach dróg publicznych znajdujących się na obszarze parku narodowego. Pojazdy, o których mowa w ust. 1, użytkuje się, uwzględniając w szczególności konieczność zapewnienia bezpieczeństwa wszystkim użytkownikom ruchu w rozumieniu art. 2 pkt 17 Ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym»”.

Szanowni państwo, poprawka ma na celu zwiększenie możliwości wykorzystania pojazdów zeroemisyjnych i niskoemisyjnych przez parki narodowe na potrzeby działalności edukacyjnej parku oraz udostępniania obszaru parku narodowego. W sposób oczywisty odnosi się to również do konieczności modyfikacji zmian i transformacji pojazdów, które są wykorzystywane w parkach narodowych, co w sposób oczywisty ma znaczenie dla zwiększania ochrony tych parków. Jest to poprawka, którą przedstawiam ja.

Czy są inne uwagi bądź poprawki albo pytania w tej sprawie? Nie widzę.

Proszę o stanowisko Biura Legislacyjnego.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Po szybkim zapoznaniu się z tą poprawką, chcielibyśmy poruszyć dwie kwestie. Po pierwsze, czy pan przewodniczący mógłby pogłębić związek tej poprawki z materiałem przedłożenia?

Druga sprawa jest taka, że wydaje się, że jeśli chodzi o terminologię, która jest użyta w proponowanym art. 40a ust. 1 i 2, mając na uwadze to, co znajduje się m.in. w ustawie o ochronie przyrody – w szczególności art. 8h ust. 1 pkt 5 oraz art. 8b ust. 1 pkt 2 – proponujemy, aby w ust. 1 po pierwsze wyraz „ustalić” przenieść po wyrazie „może”. Będzie więc: „dyrektor parku narodowego może ustalić, w drodze zarządzenia” – przecinek i dalej bez zmiany – „że działalność edukacyjna parku” – tutaj proponujemy dopisać wyraz „narodowego”, bowiem tutaj tylko zakres parku narodowego może wchodzić w grę – „oraz udostępnianie obszaru parku narodowego będą realizowane” i dalej bez zmiany. To, jeśli chodzi o ust. 1.

Jeśli chodzi o ust. 2, to wyraz „narodowego” również proponujemy dodać po wyrazach „w ramach działalności edukacyjnej parku” oraz po wyrazach „obszaru parku”. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie mecenasie.

Oczywiście przychylam się do propozycji, które pan mecenas był uprzejmy zaprezentować. Czy muszę to zrobić w ramach poprawki, czy państwo mogą dokonać tych zmian w ramach upoważnienia, które Komisje przyjęły na początku?

Legislator Konrad Nietrzebka:

Jeżeli pan przewodniczący potwierdza zasadność i chęć, to oczywiście możemy to zrobić w ramach tego upoważnienia.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie mecenasie, w takim razie potwierdzam zasadność i chęć zmian, które państwo zaproponowali. Bardzo proszę, aby w ramach stosownego upoważnienia Biuro Legislacyjne dokonało tych zmian.

Pragnę także zauważyć, że ustawa dotyczy elektromobilności i ograniczenia wpływu na środowisko pojazdów, które są stosowane także w usługach publicznych, i w sposób oczywisty poprawka ma związek z przedmiotem ustawy.

Szanowni państwo, panie ministrze, jakie jest stanowisko rządu w przypadku tej poprawki?

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Przychylamy się do tej poprawki. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Przechodzimy do głosowania. Szanowni państwo, kto jest za przyjęciem poprawki, która dodaje pkt 7a, którą przed chwilą przedstawiłem? Bardzo dziękuję. Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Dziękuję bardzo. Czy wszyscy państwo oddali głos? Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 35 posłów. Za – 28 posłów, nikt nie był przeciw, wstrzymało się – 7. Dziękuję bardzo.

Stwierdzam, że Komisje, pozytywnie rozpatrując poprawkę, uzupełniły projekt o pkt 7a w brzmieniu przyjętym przez Komisje.

Przechodzimy do rozpatrzenia zmiany nr 8 w art. 1. Czy są uwagi do zmiany nr 8 w art. 1? Nie widzę. Dziękuję.

Stwierdzam, że Komisje przyjęły zmianę nr 8 w art. 1.

Przechodzimy do zmiany nr 9. Czy są uwagi do zmiany nr 9 w art. 1? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje przyjęły zmianę nr 9 w art. 1.

Przechodzimy do zmiany nr 10. Czy są uwagi do zmiany nr 10?

Biuro Legislacyjne, bardzo proszę.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Panie przewodniczący, tutaj przypominamy, że konsekwencją przyjęcia poprawki nr 2 było skreślenie tego...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, rzeczywiście. W takim razie ten punkt został skreślony.

Przechodzimy do zmiany nr 11 w art. 1. Czy są uwagi?

Jest pan poseł Tomaszewski. Bardzo proszę, panie pośle.

Poseł Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Chciałem spytać. Dokonujemy tą ustawą zmiany art. 36, natomiast zmiana nr 11 skraca okres wdrożenia regulacji art. 36 do 1 stycznia 2026 r. Pierwotnie był to 1 stycznia 2028 r. O ile zgadzamy się co do zmiany treści art. 36, bo można powiedzieć, że on ułatwia, daje samorządom większą swobodę, o tyle tutaj skrócenie okresu wdrożenia wydaje się niezasadne. Chciałem się upewnić. Jeżeli złożę wniosek o skreślenie zmiany nr 11 i jeżeli skreślimy zmianę nr 11, to rozumiem, że na nowych warunkach – określonych już w zmienionym art. 36 – będziemy mogli obowiązywanie wejścia w życie tego artykułu przywrócić do 1 stycznia 2028 r.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Panie ministrze, bardzo proszę o udzielenie odpowiedzi.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo.

Jednym z celów projektu ustawy jest realizacja kamienia milowego, który zakłada, że te zmiany muszą się zadziać od 1 stycznia 2026 r., więc taka poprawka generalnie wywracałaby cel tego projektu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Rozumiem, że stanowisko rządu wobec tej poprawki jest negatywne. Panie ministrze, proszę potwierdzić.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Tak. Przepraszam. Oczywiście stanowisko rządu wobec tej poprawki jest negatywne.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Jeszcze zgłasza się pan poseł Tomaszewski. Proszę, panie pośle.

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Właściwie dopiero ujawniła się nam cała kwestia, ponieważ jeżeli w pierwotnym tekście ustawy zmiany, o których mówiliśmy, miały obowiązywać od 1 stycznia 2028 r., to w gruncie rzeczy już od tego czasu było to podyktowane ustaleniami przyjęcia takiego kamienia milowego, czyli w zasadzie teraz pogarszamy własne warunki, bo przyspieszamy te obciążenia o dwa lata. W związku z tym bezwzględnie proponuję, żeby wykreślić zmianę nr 11. Zgłosiłem stosowną poprawkę.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Tak, rzeczywiście, panie pośle. Dziękuję bardzo. Ta poprawka do nas dotarła.

Pan minister już wyraził zdanie rządu na ten temat, ale jeszcze bardzo prosiłbym pana ministra o odniesienie się do słów pana posła.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Tak. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Ten przepis wynika z ustawy: nie z kamieni milowych ani z KPO, tylko z ustawy, która była wprowadzona w 2018 r. To nie jest więc żadna zmiana podyktowana KPO. Dopiero zmienienie tego przepisu wynika z negocjacji z Komisją Europejską. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze.

Przechodzimy do głosowania. Kto jest za przyjęciem poprawki zgłoszonej przez pana posła Tomaszewskiego? Kto jest przeciw? Kto się wstrzymał? Czy wszyscy państwo oddali głos? Dziękuję bardzo. Zamykam głosowanie. Proszę o wyświetlenie wyników.

Głosowało 37 posłów. Za – 9, przeciw – 28, nikt się nie wstrzymał.

Stwierdzam, że poprawka nie uzyskała większości.

Zgłasza się pan poseł Tomaszewski. Proszę, panie pośle.

Posel Włodzimierz Tomaszewski (PiS):

Oczywiście zgłaszam to jako wniosek mniejszości.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Przyjeliśmy. Jest to zgłoszone jako wniosek mniejszości. Bardzo proszę wypełnić obowiązki związane ze stroną formalną.

Szanowni państwo, czy są inne uwagi bądź wnioski do zmiany nr 11? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły zmianę nr 11, tym samym rozpatrzyliśmy cały art. 1.

Przechodzimy do art. 2. Czy są uwagi bądź wnioski do art. 2?

Biuro Legislacyjne nie zgłasza? Nie widzę.

Czy są inne wnioski bądź uwagi? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 2.

Przechodzimy do art. 3.

Biuro Legislacyjne ma uwagi, tak? Bardzo proszę, panie mecenasie.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Dziękuję, panie przewodniczący.

Szanowni państwo, chcielibyśmy tutaj podpytać wnioskodawców, bowiem jedną z konsekwencji tego, co jest zaplanowane w art. 3 w pkt 1 – a więc uchylenie ust. 2a w art. 12 – jest to, że w art. 14 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym pozostaje nam odesłanie do tego właśnie uchylonego ustępu. Pytanie do wnioskodawców jest takie: czy w ocenie wnioskodawców nie należałoby dokonać również tutaj stosownej korekty co do odesłania do art. 12?

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie mecenasie.

Panie ministrze, bardzo proszę.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo.

Dziękujemy za tę poprawkę. W takim razie zaproponowałbym alternatywne brzmienie art. 3. Odczytuję: „W Ustawie z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 r. poz. 2778) wprowadza się następujące zmiany: 1) w art. 12: a. uchyla się ust. 2a, b. ust. 2b otrzymuje brzmienie: »Jeżeli plan transportowy przewiduje wykorzystanie autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym, to podlega on konsultacjom odpowiednio z operatorem systemu dystrybucyjnego elektroenergetycznego oraz z operatorem systemu dystrybucyjnego gazowego, w rozumieniu przepisów Ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne, w zakresie wykorzystania autobusów zeroemisyjnych lub autobusów napędzanych gazem ziemnym przy wykorzystaniu przewozów pasażerskich w transporcie drogowym w ramach komunikacji miejskiej.«; 2) art. 14 otrzymuje brzmienie: »art. 14 do aktualizacji planu transportowego, o której mowa w art. 11 ust. 2, stosuje się odpowiednio przepisy art. 10, art. 11 ust. 1, art. 12 ust. 1 i 2 i 2b–4 oraz art. 13.«”. Myślę, że to w ramach upoważnienia legislacyjnego.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Dziękuję, panie ministrze. Panie mecenasie, bardzo proszę.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Panie ministrze, z tego, co zauważyliśmy, to tak, to wychodzi naprzeciw naszym oczekiwaniom, natomiast jest pytanie, ponieważ pan minister przeczytał, że odesłanie będzie dotyczyło tylko ustępów artykułu... Prosimy o potwierdzenie, że to ma dotyczyć art. 12 ust. 1–2 i 2b–4, bo pan minister przeczytał inaczej.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Przepraszam, przeczytałem nie w trybie legislacyjnym, tylko jako normalne czytanie, więc tak, potwierdzam, że tak jak pan mecenas...

Legislator Konrad Nietrzebka:

Dobrze. Bardzo dziękujemy, panie ministrze.

Tak, oczywiście, panie przewodniczący, szanowni państwo, dokonamy tego w ramach upoważnienia, bo to jest poprawka...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Panie mecenasie, czyli dokonacie zmian w ramach upoważnienia, które Komisje udzieliły na początku procedowania?

Legislator Konrad Nietrzebka:

Tak. Tak, tak.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

Czy są inne wnioski bądź uwagi do art. 3? Nie słyszę, nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 3, biorąc też pod uwagę wnioski, które zostaną poprawione w trybie upoważnienia.

Przechodzimy do art. 4. Czy są uwagi bądź wnioski do art. 4?

Zgłasza się Biuro Legislacyjne. Bardzo proszę.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący.

Czekaliśmy z tą uwagą, nie zgłaszając jej wcześniej w kontekście art. 1 pkt 1, 2 i 3, a mamy też na uwadze to, co zostało zasygnalizowane w trakcie pierwszego czytania, jeśli chodzi o pewne wątpliwości interpretacyjne związane z nadawaniem brzmienia wskazanym jednostkom redakcyjnym w art. 1 punkt 1, 2 i 3. To są art. 34, 35 i 36.

Proszę państwa, sytuacja pod względem legislacyjnym jest następująca. Ustawa o elektromobilności już w czasie, gdy była uchwalona, wprowadzała *vacatio legis* wydłużone na te jednostki legislacyjne. Art. 34, zgodnie z art. 86 pkt 3 tej ustawy z 2018 r., cały miał wejść w dniu 1 stycznia 2026 r. Art. 35, na podstawie art. 86 pkt 3a ustawy o elektromobilności, miał wejść w życie z dniem 1 stycznia 2025 r. Art. 36 natomiast, zgodnie z art. 86 pkt 4 ustawy o elektromobilności, miał wejść w życie w całości z dniem 1 stycznia 2028 r.

Chcielibyśmy zauważyć, że ustawa o elektromobilności była zmieniana m.in. Ustawą z dnia 2 grudnia 2021 r. o zmianie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych oraz niektórych innych ustaw. Ta ustawa wprowadzała w art. 1 w pkt 19a nowe brzmienie ust. 1 w art. 34, w lit. b w ust. 2 po pkt 5 dodawała pkt 6 i 7. Pkt 20, to było w lit. a, nadawał nowe brzmienie ust. 1 w art. 35. Lit. b nadawała nowe brzmienie pkt 2 ust. 2. Lit. c nadawała nowe brzmienie ust. 3. Lit. d dodawała natomiast ust. 4 w art. 35. Z kolei pkt 21 nadawał nowe brzmienie art. 36 ust. 1.

Oznaczało to, że ustawa, która była nowelizowana, już sama w sobie przewidywała przepisy, które stanowiły o wydłużonym *vacatio legis* dla określonych jednostek redakcyjnych, czyli dla art. 34, 35, 36. Nowelizacja natomiast też wprowadzała nowelizację tych jednostek, z odpowiednim zachowaniem *vacatio legis*, zgodnym z przepisami nowelizowanej ustawy.

Wobec niej znaleźliśmy się teraz w sytuacji, w której zgodnie z tym, co proponują wnioskodawcy, mamy sytuację następującą. To, co jest w art. 1 w pkt 1 i 2 – przypomnę: dotyczy to nowelizacji art. 34 i 35 – będzie miało swoje nowe brzmienie właśnie na podstawie teraz procedowanej ustawy. Brzmienie to domyślnie można przyjąć tak, że jako nowelizacja uchwalona później po wejściu w życie „przykryje” zmianę nowelizacji, która została dokonana w grudniu 2021 r. Tak przynajmniej należałoby to interpretować.

Mogą powstać z tego tytułu wątpliwości, co zostało już wcześniej wyartykułowane. Nie da się ukryć, że z pewnością takie wątpliwości mogą być podnoszone. Praktyka zazwyczaj stanowi, że – tak jak powiedziałem – późniejsza nowelizacja przykryje rozwiązania, które są wcześniejsze.

Zwracamy natomiast uwagę, że akurat w zakresie art. 36 wnioskodawcy przyjęli nieco inną technikę legislacyjną, *de facto* związaną z tym, że proponują inny termin wejścia w życie tego przepisu, a jednak, proszę zwrócić uwagę, dokonują nowelizacji poprzez uchylenie pkt 21 w art. 1 ustawy z grudnia 2021 r., czyli punktu, który nadawał brzmienie ust. 1 w art. 36, i uchylają w art. 41 – to jest przepis o wejściu w życie – pkt 5. Przypominam, że pkt 5 w art. 41 ustawy z 2021 r. to przepis, który stanowił, że nowe brzmienie ust. 1 art. 36 wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2028 r., jak przewidywała to ustawa nowelizowana. W art. 6 wnioskodawcy przewidują odpowiednie, zgodne z technikami legislacyjnymi terminy wejścia w życie poszczególnych przepisów.

W naszej ocenie, z praktycznego, legislacyjnego punktu widzenia wydaje się, że te rozwiązania zafunkcjonują, ale wyrażamy też pewne wątpliwości co do technik legislacyjnych, które zostały tutaj zastosowane. Oczywiście moglibyśmy przedstawiać, jakie są inne opcje z racji doświadczenia, jakie posiada Biuro Legislacyjne Sejmu Kancelarii Sejmu w rozwiązywaniu takich kwestii, ale na obecnym etapie postępowania – zwłaszcza uwzględniając fakt, że jest to projekt rządowy, który przeszedł rządowy proces legislacyjny, a w szczególności był zaopiniowany i rozstrzygany w komisji prawniczej w Rządowym Centrum Legislacji – nie wydaje się, żebyśmy mogli w tej chwili go zmodyfikować – chyba że ewentualnie poprawkami w drugim czytaniu – w sposób, który eliminowałby jakiegokolwiek wątpliwości. Na tym etapie wydaje się to niestety, szanowni państwo...

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo uprzejmie dziękuję.

Legislator Konrad Nietrzebka:

Przepraszamy za obszerną wypowiedź, ale staramy się dać państwu pełny obraz tego, jak pod względem prawnym należy postrzegać tę sytuację. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dobrze, tak. Bardzo dziękuję, panie mecenasie, za rzeczowe, kompleksowe wyjaśnienia.

Bardzo proszę pana ministra o odniesienie się do uwag poczynionych przez Biuro Legislacyjne.

Sekretarz stanu w MKiŚ Krzysztof Bolesta:

Dziękuję bardzo za to poprzednie wyjaśnienie.

Wydaje mi się, że musimy trzymać się naszego procesu legislacyjnego. Komisja prawnicza przepuściła nam ten projekt, nie miała takich uwag, więc proponowałbym, żeby przyjąć to tak, jak jest.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję, panie ministrze, za przedstawienie tej informacji.

Czy są inne uwagi bądź wnioski do art. 4? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 4.

Przechodzimy do art. 5. Czy są uwagi bądź wnioski do art. 5? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 5.

Przechodzimy do art. 6. Czy są uwagi do art. 6? Nie widzę.

Stwierdzam, że Komisje rozpatrzyły art. 6, tym samym rozpatrzyliśmy cały projekt ustawy.

Szanowni państwo, w związku z tym pytam: czy jest sprzeciw wobec wniosku o uchwalenie przez Sejm projektu ustawy? Nie widzę sprzeciwu.

Stwierdzam, że Komisje pozytywnie wnioskuje do Sejmu o uchwalenie tego projektu ustawy.

Komisje muszą jeszcze wybrać posła sprawozdawcę, który przedstawi sprawozdanie Komisji na posiedzeniu plenarnym Sejmu. Proponuję, aby to był pan poseł Skonieczka.

Czy są inne propozycje? Nie ma.

Czy jest sprzeciw? Nie widzę.

W takim razie Komisje rozstrzygnęły, że posłem sprawozdawcą będzie pan przewodniczący Skonieczka.

Jeszcze pan poseł Łacki chce bardzo krótko zabrać głos. Tak?

Poseł Artur Jarosław Łacki (KO):

Tak, jedno zdanie.

Proszę państwa, korzystając z tego, że dzisiaj pracujemy nad ustawą o elektromobilności, chciałbym wszystkich państwa serdecznie zaprosić na 20 listopada. Będzie miało miejsce posiedzenie zespołu ds. elektromobilności i rozproszonej energii. Ciekawostką będzie to, że będą wystawione samochody elektryczne polskiej produkcji: autobus, samochód dostawczy, i nie będzie to Izera. Serdecznie zapraszam więc na to spotkanie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Mirosław Suchoń (Polska2050-TD):

Bardzo dziękuję.

My jednak liczymy na to, że powstanie fabryka samochodów elektrycznych w województwie śląskim.

Szanowni państwo, na tym wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia Komisji. Dziękuję państwu.

Zamykam wspólne posiedzenie Komisji Infrastruktury oraz Komisji Samorządu Terytorialnego i Polityki Regionalnej.

Informuję, że protokół posiedzenia z załączonym pełnym zapisem jego przebiegu będzie wyłożony do wglądu w sekretariatach Komisji w Kancelarii Sejmu. Dziękuję bardzo.